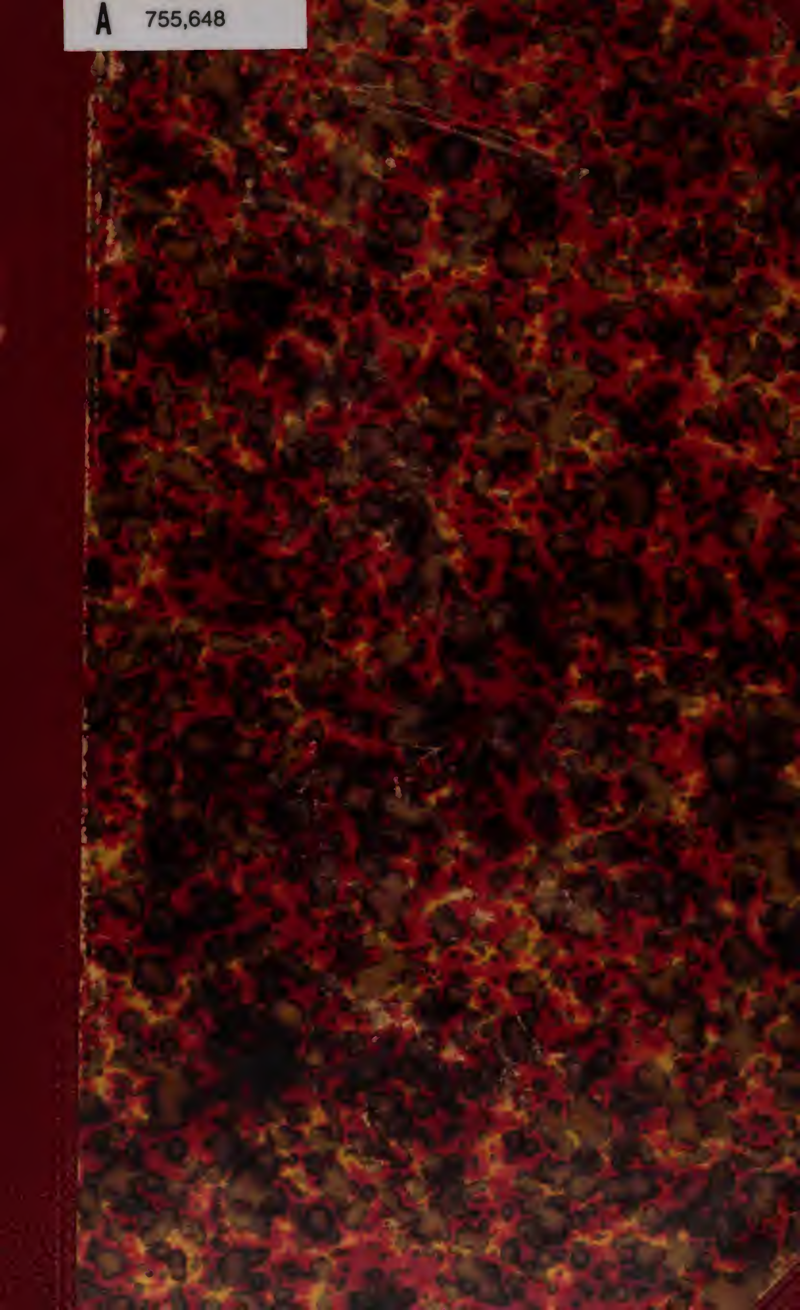


Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Das zu Bern am 14. Oktober 1890

zwischen

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Rußland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz

abgeschlossene

Internationale Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr

in systematischer Darstellung erläutert

von

Dr. jur. Theodor Gerstner,

Geheimer Ober-Regierungsrath und vortr. Rath im Reichs-Eisenbahn-Amt,
Mitglied der deutschen Delegation bei den Berner Konferenzen.



Berlin, 1893.

Verlag von Franz Vahlen.

W., Mohrenstraße 13/14.

Dem theuren Andenken

des verewigten Präsidenten der I. Berner Konferenz

J. Heer

in dankbarer Würdigung seiner hohen Verdienste um
das Zustandekommen des Vertragswerkes

ehrerbietigst gewidmet

vom Verfasser.

Vorwort.

Docendo discimus.

Zum ersten mal tritt der Verfasser, ein im Staats- und Reichs-Dienst ergrauter Beamter, mit einem wissenschaftlichen Werk vor die Öffentlichkeit. Er thut dies nicht mit jener Sieges-Zuversicht, welche der Jugend eigen ist, sondern im vollen Bewußtsein der Schwierigkeit seiner Aufgabe. Sie ist an ihn von selbst herangetreten als eine in der Natur der Sache liegende schwere, aber ehrenvolle Verpflichtung, welcher er freudig nachkommt und der er sich schon deßhalb nicht entziehen kann und will, weil von Unberufenen mehrfach Auslegungen einzelner Vorschriften des Uebereinkommens verbreitet werden, welche dem Wesen der Sache und den Absichten der Urheber des Vertragswerkes nicht entsprechen.

Als im Jahr 1874 aus den benachbarten schweizer Bergen der Ruf nach einer großartigen internationalen Verständigung auf dem Gebiete des Eisenbahn-Frachtrechts erscholl, fand er sympathischen Wiederhall in der Brust des damals in der besten Schaffenskraft stehenden Mannes. Ein gütiges Geschick machte ihm zur dienstlichen Pflicht, was seiner innersten Neigung entsprach. Von den ersten Verhandlungen und Entwürfen an bis zur Krönung des Gebäudes durfte er als Referent im Reichs-Eisenbahn-Amt und als einer der deutschen Delegirten zu den Berner Konferenzen an dem großen Werke mitarbeiten. Er hat dies während eines langen Zeitraumes und unter dem Wechsel der Verhältnisse mit stets gleicher Freudigkeit gethan. In achtzehn Jahren — dem Doppelten dessen, was ein schalkhafter Dichter für das Zustandekommen eines reifen Werkes fordert — ändern sich gar mannigfach die Zeiten, und wir ändern uns in ihnen. Nicht immer waren die Umstände dem Unternehmen, welches in Deutschland und dem ihm eng verbündeten Oesterreich-Ungarn an maß-

gebender Stelle von vornherein thatkräftige Unterstützung gefunden hatte, gleich günstig. Die wechselnden Strömungen der Staatskunst, namentlich der Wirthschaftspolitik, ließen die Aussichten für sein Gelingen mehr als einmal recht trüb erscheinen. In solchen Zeiten galt es, der großen Sache unwandelbare Treue zu bewahren.

Doch Hingebung und Beharrlichkeit allein thun es nicht. Ein Werk, an dessen Zustandekommen fast ganz Europa betheiligt ist, durch welches die größten und verschiedensten Interessen theils gefördert, theils gekreuzt werden, erheischt neben der in erster Reihe maßgebenden Rücksicht auf die Bedürfnisse des eigenen Vaterlandes vor Allem ein verständnißvolles Eingehen in die Anschauungen und Wünsche anderer Nationen, somit eine gewisse internationale Selbstverläugnung. Dies zu begreifen, erfordert keine besonders große Weisheit; aber es ist zuweilen nicht ganz leicht, das als richtig Erkannte praktisch durchzuführen.

Dankbar gedenkt der Verfasser aller derer, welche durch ein gleiches Bestreben das Werk gefördert haben. In freudiger Anerkennung gedenkt er vor Allem des liebenswürdigen Entgegenkommens der Herrn Kollegen auf den Berner Konferenzen, namentlich der Delegirten der übrigen Vertragsmächte. Diesen hochverehrten Männern, von welchen leider so mancher inzwischen von uns hat scheiden müssen, für ihre hingebende und selbstlose Mitarbeit an dem großen Werke auch hier den innigsten Dank auszusprechen, ist mir eine liebe und heilige Pflicht.

Die vorliegende Arbeit ist die Frucht von Studien, welche der Verfasser zunächst zum eigenen Gebrauch unternommen hat. Seine Aufzeichnungen, ursprünglich dazu bestimmt, ihm selbst ein in allen Einzelheiten klares Bild des unter seiner Mitwirkung entstandenen, im Laufe der Verhandlungen vielfach umgestalteten Werkes zu geben, stellten in ihrer Gesammtheit bereits nahezu dasjenige dar, was man insgemein als „Kommentar" zu bezeichnen pflegt. Um weiteren Kreisen nutzbar zu werden, bedurften diese Studien indeß gründlicher Sichtung und Durcharbeitung, in Folge deren sie sich zum „Lehrbuch" gestaltet haben, ohne dadurch ihren ursprünglichen Charakter einer Erklärung des Textes zu verlieren.

Das dem wissenschaftlichen Aufbau zu Grunde liegende System befolgt möglichst genau den schon für den vorläufigen schweizerischen

Entwurf von der Meisterhand meines hochverehrten Freundes Professor Dr. Fick vorgezeichneten und demnächst der Hauptsache nach für das Uebereinkommen selbst beobachteten Plan. Indem — hierdurch unterstützt — die Darstellung die Vorzüge einer systematischen Entwickelung des Inhalts mit den Vortheilen einer sich an den Text eng anschließenden Erläuterung der einzelnen Stellen des Vertragswerkes zu vereinigen sucht, möchte sie den Anforderungen der Wissenschaft und den Bedürfnissen der Praxis gleichmäßig gerecht werden.

Die im Anhang erfolgte Beigabe der Original-Texte — in deutscher und in französischer Sprache — soll den Leser selbst in den Stand setzen, die Richtigkeit der gegebenen Erklärungen an der Hand des von jedem fremden Zusatze freien, in seinem vollen Zusammenhang erscheinenden Vertragswerkes zu prüfen. Des Gesetzes bester Ausleger ist das Gesetz selbst.

Wenn grundsätzlich davon ausgegangen ist, den Sinn der einzelnen Bestimmnngen nicht nur nach ihrem eigenen Wortlaut, sondern vorzugsweise in ihrem Zusammenhang mit verwandten Textesstellen und mit dem ganzen Vertragswerke, unter vorsichtiger Zuhülfenahme ihrer — dem Verfasser aus erster Hand zugänglichen — Entstehungsgeschichte, zu erklären, so wird diese Methode auch bei solchen Anerkennung finden, die im einzelnen Falle zu einer andern Auslegung gelangen. Eine weitgehende Kasuistik ist grundsätzlich vermieden, da sie bei ihrem Unvermögen, den Reichthum der Kombinationen der Praxis auch nur annähernd zu erschöpfen, leicht irreleitet und verwirrt. Dagegen sind Beispiele angeführt, wo sie geeignet schienen, den Sinn eines Satzes zu verdeutlichen. Jurisprudenz und Rechtsprechung sind insoweit herbeigezogen, als eine Vergleichung der Rechtsanschauungen in den betheiligten Ländern zum Verständniß des durch das Uebereinkommen geschaffenen Rechts dienlich erschien. Auch die bereits vorhandenen Besprechungen des Berner Uebereinkommens oder einzelner Theile desselben durch andere Schriftsteller haben insoweit Berücksichtigung gefunden, als dies dem Zweck des Werkes förderlich sein konnte.

Dabei sind verschiedene durch das Uebereinkommen veranlaßte Neuredaktionen der internationalen Tarife und Reglements, sowie die dem gleichen Anlaß entsprungenen bedeutsamen Vorgänge auf dem Gebiete der inneren Gesetzgebungen, auch die für die Anwendung und Fortbildung des neuen Rechts hochwichtige Organisation und erste Thätigkeit des Centralamts für den internationalen Verkehr

bis zur allerneusten Zeit und noch während der Drucklegung des Werkes berücksichtigt.

Im Uebrigen bedingte schon der Umstand, daß der Stoff dieser Schrift ebensosehr der Rechtswissenschaft als dem Handel und Verkehr angehört, eine Darstellungsweise, welche mitunter auch Gegenstände erklärt, die einem Theil der Leser bereits geläufig sind. Sollte es hin und wieder scheinen, als sei hierin nach der einen oder andern Seite zu weit gegangen, so wird doch ein billiger Beurtheiler die Schwierigkeiten einer zugleich wissenschaftlichen und gemeinverständlichen Darstellung nicht verkennen. Eine derartige Behandlungsweise allein entspricht aber auch dem Hauptzweck des Werkes: das Verständniß der neuen internationalen Eisenbahn-Gesetzgebung in den weitesten Kreisen zu fördern.

Berlin, im Februar 1893.

Der Verfasser.

Inhalt.

Seite

Zweites Hauptstück.

Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Drittes Hauptstück.

Ausführung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Viertes Hauptstück.

Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem internationalen Frachtvertrag.

Fünftes Hauptstück.

Rückgriff der Eisenbahnen unter einander.

Sechstes Hauptstück.

Allgemeine Bestimmungen.

Schluß-Betrachtungen.

Verzeichniß

der

bei dieser Arbeit eingesehenen Schriften.

Diese Zusammenstellung, welche auch viele Werke allgemeineren Inhalts und Darstellungen verwandter Materien umfaßt, soll einen Einblick in die vom Verfasser zu Rathe gezogenen Schriften gewähren und das Nachschlagen der vielfach abgekürzt citirten Werke erleichtern. Einen nach Jahrgängen geordneten Nachweis von Quellen und Literatur des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts hat der Verfasser in Röll's Encyclopädie Bd. IV. S. 1663/64 mitgetheilt, wozu das gegenwärtige Verzeichniß einige Nachträge enthält.

Annales des ponts et chaussées, 5me Série: Lois, décrets, arrêtés etc. Paris 1873 sq.

Annali dell' industria e del commercio 1881 No. 32. Progetto di convenzione internazionale. Memoria del ministero di agricultura industria e commercio. Roma 1881. Vergl. Monzilli.

Archiv für bürgerliches Recht, insbes. Eger, der Abschluß des internat. E.B.Frachtvertrages in Bd. VI. S. 127 ff. Berlin 1891.

Archiv für Eisenbahnwesen, herausg. im kgl. preuß. Ministerium der öff. Arbeiten. Berlin 1878 ff., vergl. v. d. Leyen.

Archiv für öffentliches Recht, herausg. von Laband 2c., insbes. Bd. III., Freiburg i. B., 1888 S. 369 ff.: Eger, das J. Ue.

Asser, T. M. C., Das internat. Privatrecht, bearb. von Cohn. Berlin 1880.

Asser Jr., C. D.,[1]) Internationale Goederenvervoer langs Sporwegen. s'Gravenhage 1887.

Aucoc L., Conférences sur l'administration et le droit administratif, 2me édition, Paris 1882. T. III. Titre II. Des chemins de fer.

— Les tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'Etat. Paris 1880.

v. Bar L., Theorie und Praxis des internat. Privatrechts. Hannover 1889.

Baum Ch., Les systèmes de tarifs de chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie. Lille 1878.

Bédarride J.,[2]) Droit commercial des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises. Paris-Aix 1876.

Borchardt O., Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs. Berlin 1884/87.

Brocher Ch., Théorie du droit international privé. Genève-Bâle-Lyon 1873.

— Nouveau traité de droit international privé. Paris-Genève 1876.

— Commentaire etc. du traité franco-suisse du 15. juin 1869 sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements. Genève 1879.

— Cours de droit international privé. Paris-Genève 1882/85.

Böhm, F., Zeitschrift für internat. Privat- und Strafrecht. Erlangen 1890 ff. Vergl. Meili, Klöppel.

v. Buschman, Frh. M. und Rumler v. Aichenwehr, Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement 2c. Wien 1892.

Calvo Ch., Le droit international théorique et pratique, 4me ed. Paris-Berlin 1887/88.

[1]) Es wäre sehr erwünscht, wenn das Werk dieses einem hervorragenden Mitgliede der Berner Konferenzen sehr nahe stehenden Schriftstellers durch eine Uebersetzung in's Deutsche oder in's Französische einem größeren Leserkreise zugänglich gemacht würde.

[2]) Die Citate beziehen sich auf obige 1. Auflage. Die 3. Auflage, herausgegeben von Rivière — Paris 1891 — ist dem Verfasser erst während der Drucklegung zugänglich geworden.

Carotti F., Il progetto di Berna etc. Note illustative etc. Firenze 1881.
— I trasporti internazionali. Relazione sulle conference tenute in Firenze il 6 Marzo et 10 Aprile 1881 etc., 1881.
— Le congrès d'Amsterdam, Fir. 1883.
Congrès internat. pour le développ. etc. des moyens de transp. Paris 1880 P. 177. 197.
Dambach O., Das Gesetz über das Postwesen des Deutsch. Reichs. Berlin 1892.
Delboy et de Seigneux, de l'établ. d'une législ. internat. sur les transp. etc. Paris 1881.
Denkschrift, schweizerische und deutsche, zum Entwurf eines Uebereinkommens 2c., s. diesen.
Denkschrift des Vereins Deutscher E.B.Verw. zu dem (ersten) Berner Entwurf 2c. Salzburg 28./29. Juli 1879.
Deutsche Verkehrszeitung. Berlin seit 1877. Insbes. Jahrg. 1890 S. 404 und 1891 S. 13.
Dernburg H., Pandekten. Berlin 1884/87.
Eccius, s. Förster.
Eger G.,[3]) Die Einführung ein. internat. Eisenbahnfrachtrechts. Breslau 1877.
— Das J. Ue. 2c., in Laband's Arch. f. öff. Recht, III. S. 369ff., Freiburg i. B. 1888.
— Aufsätze über das J. Ue. in v. Stein's Zeitschrift, Bd. IV. (1891) S. 5, 195, 225, 473, 513, 529, 783, 799; Bd. V. (1892) S. 65, 81, 201, 385, 401, 719, 737ff.
— Die Transportpflicht der E.B. nach Art. 5 des J. Ue. 2c., in Gruchot's Beiträgen XXXV. (1891) S. 465.
— Der Abschluß des intern. E.B.Frachtvertrages 2c., im Archiv für bürgerliches Recht, VI., S. 127ff.
— Beiträge zum J. Ue. in Hirths Annalen 1890, S. 302ff., 691ff., 753ff.
— Das deutsche Frachtrecht, 2. Auflage. 3 Bde. Berlin 1888/90.
— Handbuch d. preuß. E.B.rechts (unvollendet) Bd. I. II. 1. 2. Breslau 1889.
— Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte. Berlin 1885ff.
— Frachtrecht (inneres) in Röll's Encyclopädie, Bd. IV. S. 1632ff.
Endemann W., Das deutsche Handelsrecht, 3. Auflage. Heidelberg 1876.
— Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1885.
— Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.
Entscheidungen des D. Reichs-Oberhandelsgerichts. Erlangen 1873ff.
— eisenbahnrechtliche s. Eger.
— oberstgerichtliche (in Oesterreich) s. Epstein.
Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, aufgest. im Reichs-Eisenbahn-Amt. Berlin 1874.
Entwurf (vorläufiger) der Schweiz für eine Vereinbarung über den internat. E.B.Frachtverkehr, nebst Memorial hierzu. Bern 1874. Vergl. Protok.
Entwurf, aufgestellt von deutschen Commissarien über den gleichen Gegenstand, nebst Denkschrift. Berlin 1878. Vergl. Protokolle.
Epstein M., Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen. Wien 1879.
Féraud-Giraud L. J. D., Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer. Paris 1883. 3 Vol.
Fick H., Die schweizerischen Rechtseinheits-Bestrebungen. Erlangen 1874.
— Motive zu den Gesetzentwürfen betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs 2c. Zürich 1873.
Fiore P., Diritto internationale privato. Firenze 1874.
— Le droit international privé par Ch. Antoine, III. ed. Paris 1890.

[3]) Das während der Drucklegung des gegenwärtigen Werkes von demselben fruchtbaren Schriftsteller veröffentlichte „Erste Heft" eines angefangenen Kommentars zum J. Uebereinkommen (bis Art. 14) konnte — abgesehen von einer nothgedrungenen Zurückweisung ungerechtfertigter Ansprüche (vergl. unten. S. 18/19 Anm. 6) — nicht mehr berücksichtigt werden. Ebensowenig dessen Ausgabe des deutschen Textes des J. Ü. mit Anmerkungen. Breslau 1893. Desgl. ein Aufsatz desselben über die Haftung für die Richtigkeit der Frachtbrief-Angaben, in Grünhut's Zeitschr. XIX. (1892) S. 613 ff. — Dem gleichen Autor verdankt man ausführliche Kommentare zum Reichshaftpflichtgesetz und zum preuß. Enteignungsgesetz.

Fischer P. D., Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin 1879.
Fleck, E., Das Betriebsreglement für die E.B. Deutschlands und die allg. Tarifvorschriften. Berlin 1886. S. auch v. Stengel.
Foelix M., Traité du droit international privé, III. ed. par Demangeat. Paris 1856.
Förster Fr., Theorie und Praxis des heutigen gemeinen Preußischen Privatrechts, 5. Auflage, bearb. von Eccius. Berlin 1887/88.
Fuld, L., Das J. Ue. 2c. in Gruchot's Beiträgen, XXXIV. S. 306 ff.
Gasca C. L., Il codice ferroviario (Vol. III. Diritto internazionale) Milano 1878/91.
Gerstner Th., Kritik und Antikritik: 23 angebliche Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands (anonym), in der Zeitung des Vereins und in Separatausgabe. Berlin 1883. Besprochen von Goldschmidt in dessen Zeitschr., n. F. XIV. S. 623.
— Ein Rundgang durch das J. Ue., Vortrag im Verein für Eisenbahnkunde. Berlin 1891. Separatabzug aus Glaser's Annalen, XXVII. S. 227 ff., auch in der Zeitung des Vereins 2c., 1891 Nr. 2. Dasselbe italienisch in der Zeitschrift: Il Consulente del Impiegato Ferroviario II. Firenze 1892.
— Frachtrecht, internat., in Röll's Encyclopädie, Bd. IV. S. 1552 ff. Wien 1892.
Gleim, W., Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. Berlin 1891/92, Bd. I. 1. 2.
Goldschmidt L., Handbuch des Handelsrechts. Bd. I. 1. Abth., 2. Aufl. Stuttgart 1875 und 3. Aufl. Stuttgart 1891; 1891, desgl. Bd. I. 2. Abth., 1. Aufl. Erlangen 1868, als „Universalgeschichte des Handelsrechts".
— Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Erlangen 1858 ff. Neue Folge. Erlangen 1871 ff. Vergl. Laband, v. d. Leyen.
— System des Handelsrechts im Grundriß. Stuttgart 1891.
Gruchot's Beiträge zur Erläut. des D. Rechts, Red. Rassow, Küntzel, Eccius, insbes. Bd. XXXIV. (1890) S. 306: Fuld, das J. Ue. und Bd. XXXV. (1891), S. 565: Eger, die Transportpflicht 2c.
Grünhut, Mäkler- und Kommissionsgeschäfte, in Endemanns Handbuch des D. Handels- 2c. Rechts, III. S. 132 ff. Leipzig 1885.
— Der Kontokorrentvertrag, ebendaselbst S. 936 ff.
— Zeitschrift für Privat- und öffentliches Recht, s. Steinbach u. Anm. 3.
Haberer Th., Das österreichische E.B.Recht. Wien, Pest u. Leipzig 1885.
v. Hahn D., Kommentar zum allg. deutschen Handelsgesetzbuch, 2. Auflage. Braunschweig 1883.
Havenstein P., Die Zollgesetzgebung des Reiches. Berlin 1892.
v. Holtzendorff F., Handbuch des Völkerrechts. Bd. III. Die Staatsverträge und die internat. Magistraturen. Hamburg 1887.
Hürlimann H., Die eidgenössische E.B.Gesetzgebung. Zürich 1887.
Heffter A. W., Das europäische Völkerrecht 2c., 7. Ausg. bearb. v. Geffcken. Berlin 1881.
Hirth's und Seydel's Annalen des Deutschen Reichs 2c., insbes. 1892, S. 303 ff., 691 ff.: Eger, Beiträge zum J. Ue.
Jntorno al progetto di Berna, osservazioni delle 3 princ. admin. ferrov. Milano 1881.
Journal de droit international privé et de la jurisprudence comparée, publié avec le concours de Ch. Demangeat et P. S. Mancini par E. Clunet. Paris 1874 sq., insbes. T. XIX. (1892) P. 49 etc.: Léon Poinsard des transports intern. par chemins de fer.
Journal des transports du 17, 24 et 31 décembre 1892: La Convention de Berne etc., conférence de Mr. de Seigneux à la chambre de Commerce de Paris. Paris 1892.
Klöppel, Die leitenden Grundsätze des internat. Privatrechts, in Böhm's Zeitschr., I. S. 34 ff., II. S. 190 ff.
Koch W., Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1860.
— Das deutsche E.B.Transportrecht. Erlangen 1866.

Laband P., Ueber den vorläufigen schweizerischen Entwurf eines J. Ue. &c., sowie über die Eger'sche Kritik des letzteren, in Goldschmidt's Zeitschrift u. f. Bd. VII. (1877) S. 590 ff.
— Das Staatsrecht des deutschen Reichs, 2. Aufl. Freiburg i. B. 1888.
E. Lamé Fleury, Code annoté des chemins de fer, 3me ed. Paris 1872.
Lanckman J. B., Traité des transports par chemin de fer en Belgique. Bruxelles 1876.
— Les tarifs internat. des chemins de fer. Bruxelles 1878.
— L'oeuvre de la conférence de Berne. Bruxelles 1880.
Lange v. Burgenkron E., Das Tarifwesen der österreichischen Privatbahnen. Wien 1882.
Lehmann F., Erläuterungen zum deutschen E.B.Gütertarif. Wiesbaden 1888/89.
Levi, la convenzione di Berna. Bologna 1883.
v. Luxardo, einige sachl. Bemerkungen über den III. Berner Entwurf, im österr. E.B.Centr.Bl. 1887 Nr. 112 u. 113.
v. d. Leyen A., Die Verhandlungen über internat. E.B.Frachtrecht, in Goldschmidt's Zeitschrift N. F. X. S. 240.
— Ueber Meili: internat. E.B.Verträge (zugleich über Eger's Kritik des schweiz. Entw.). Ebendas. XIX. S. 300 ff.
— Ueber Schwab: das J. Ue. &c., im Archiv für Eisenbahnwesen 1891, S. 394.
— Das Berner J. Ue., in Goldschmidt's Zeitschr. N. F. XXIV. S. 1 ff. Siehe auch Schmoller.
Mandry G., Der civilrechtl. Inhalt der Reichsges., 3. Aufl. Freiburg i. B. 1885.
Meili F., Intern. E.B.Verträge u. speciell d. Bern. Convention &c. Hamburg 1887.
— Das Recht der modernen Verkehrs- und Transport-Anstalten. Leipzig 1888.
— Die internat. Unionen über das Recht der Weltverkehrsanstalten und des geistigen Eigenthums. Leipzig 1889.
— Die Doktrin des intern. Privatrechts, in Böhm's Zeitschr. I. S. 1 ff., 135 ff.
— Die Kodifikation des internat. Civil- und Handelsrechts. Leipzig 1891.
Memoria dei direttori delle str. ferr. Meridionali e Romane etc. Firenze 1879.
Memoria riassuntiva delle 3 princ. admin. etc. italiane intorno al progetto d'una convenzione etc. Firenze 1880.
Memorial, schweizerisches, betr. die Anbahnung einer internat. Vereinbarung über den E.B.Frachtverkehr. Bern 1874. Vergl. Protokolle. Auch französisch als:
Mémoire à l'appui du projet de convention pour le transport par chemins de fer. Berne 1874.
Monzilli A., Progetto di convenzione internazionale. Memoria del ministero di agricoltura, industria e commercio. In den Annali dell' industria e del commercio. Roma 1881. No. 32.
Namur P., Le code de commerce belge révisé. Bruxelles-Paris 1876.
Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien 1878 ff. Insbesond. Schwab, der Berner Entwurf, 1886 Nr. 51/52 u. 1890 Nr. 48; v. Kautsch, das gef. Pfandrecht der Eisenbahnen am Frachtgut, 1892, Nr. 2, 4, 5.
Oesterreichische Zeitschrift für Eisenbahnwesen &c. (v. Stein), s. Zeitsch. &c.
Olivier E., Des chemins de fer en droit internat. Paris 1885.
Picard A., Traité des chemins de fer. Paris 1887.
Pollanetz und v. Wittek, Sammlung von Gesetzen &c. über das österreichische Eisenbahnwesen. Wien 1870 ff.
Projet de loi sur le transport des marchandises par les chemins de fer d'intérêt général. No. 1314. Chambre des députés, session de 1891. Paris.
Protokolle (der Nürnberger Konferenzen) zur Berathung eines Allgem. D. Handelsgesetzbuchs. Nürnberg 1857.
Protokolle über die Verhandlungen der intern. Konferenzen betr. die Vereinbarung eines internat. E.B.Transportrechts.[4]) Bern 1878, 1881, 1886.

[4]) Die Protokolle enthalten auch den vorläufigen schweizerischen Entwurf von 1874, den Entwurf der deutschen Kommissare von 1878 nebst Denkschrift und die auf den 3 Konferenzen ausgearbeiteten Entwürfe eines Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, welche auch in besonderen Abdrücken bei Wyß in Bern erschienen sind. Die Denkschrift (Memorial) zum schweizerischen Entwurf existirt nur in besonderer Ausgabe.

Auch französisch als:
Procès-Verbaux des délibérations de la (I., II., III.) conférence réunie à Berne etc. au sujet d'une convention internationale en matière de transports par chemins de fer. Berne 1878, 1881, 1886.
Puchelt, Kommentar zum allg. deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig 1876.
Relazione dell' aministr. delle strade ferr. dell' Alta Jtalia etc. Milano 1880.
Revue de droit international et de législation comparée, publiée par Asser, Rivier, Rolin-Jacquemyns, Westlake. Bruxelles, Leipzig, la Haye, Paris 1869 sq. Insbes. Asser: I. P. 86, IX. P. 415, X. 101. Rivier: VII. 173. Hovy: IX. 380. Bulmerincq: X. 83.
Röll V., Oesterreichische E.B.Gesetze. Wien 1884.
— Eisenbahnrechtl. Entscheid. der österr.-ungarischen Gerichte. Wien 1888.
— Encyclopädie des gesammten Eisenbahnwesens. Wien 1890 ff.
Ruckdeschel E., Komm. zum Betriebsregl. für die E.B. Deutschl. Weiden 1880.
Ruppert P., Recueil des lois, arrêtés, conventions etc. relatives aux chemins de fer dans le Gd Duché de Luxembourg. 1872.
Sarrut L., Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Paris 1874.
v. Savigny C. F., System d. heutigen röm. Rechts, insbes. Bd. VIII. Berlin 1849.
Sax E., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. Wien 1878.
Schmoller G., Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft. Leipzig 1877 ff., insbes. Jahrgang 1888: A. v. d. Leyen, die Vertretung der wirthschaftlichen Interessen der E.B.
Schott, Das Transportgeschäft, in Endemann's Handb. III. S. 284 ff.
Schwab J., Das J. Ue. über den E.B.Frachtverkehr. Leipzig 1891.
de Seigneux und Christ, Die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internat. E.B.Frachtverkehr. Basel 1875.
de Seigneux G., Rapport au congrès international pour le développement etc. des moyens de transport. Paris 1878.
— Commentaire du projet de Convention rédigé par la Conférence internationale réunie à Berne etc. 1881. Paris 1882. — s. auch Journ. d. transp.
v. Stein, Zeitschrift für E.B. 2c. s. Zeitschrift 2c.
Steinbach E., Ueber Thöl's Handelsrecht Bd. III und handelsrechtl. Erörterungen, in Grünhut's Zeitschrift für Privat- u. öffentl. Recht Bd. X (1883) S. 199—224.
v. Stengel K., Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, insbes. die Artikel von Gleim über E.B.-Beamte, -Behörden, -Konzessionen und -Polizei, — v. d. Leyen über E.B.Beiräthe und das E.B.Wesen (Uebersicht), — Ulrich über das E.B.Betriebsreglement, — Fleck über E.B.-Tarife und -Verbände.
Thaller, Annales de droit commercial, 1re année. Paris 1887, insbes. Du transport en droit international et d'un projet de convention etc. P. 30 sq.
Thöl H., Das Handelsrecht. Bd. III. das Transportgewerbe. Leipzig 1880.
— Handelsrechtliche Erörterungen. Göttingen 1882.
Ulrich F., Das Eisenbahn-Tarifwesen. Berlin—Leipzig 1886, s. auch v. Stengel.
v. Vangerow A., Lehrbuch der Pandekten, 7. Aufl. Marburg u. Leipzig 1863.
Wegmann F., Die Ratifikation von Staatsverträgen. Berlin 1892.
Wehrmann O., Das Eisenbahn-Frachtgeschäft. Stuttgart 1880.
Windscheid B., Lehrbuch des Pandektenrechts. 5. Aufl. Frankfurt a. M. 1882.
Zachariä v. Lingenthal K. S., Handbuch des französischen Civilrechts, 5. Auflage. Heidelberg 1853.
Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie, begr. von L. v. Stein. Wien 1888 ff. Vergl. Eger.
Zeitung des Vereins deutscher E.B.Verwaltungen. Red. W. Koch. Berlin. Dieselbe enthält u. A. Mittheilungen betr. das J. Ue. in den Jahrgängen 1878, 1879, 1883, 1884, 1886, 1890 (Nr. 83, 84, 89: Der Abschluß des Uebereinkommens 2c.), 1891 (Nr. 73, 77, 81, 82, 90, 93, 94, 100: Zum neuen internat. E.B.Frachtrecht) u. 1892 (Nr. 7, 21, 26, 40 über das gleiche Thema). Vergl. auch die Aufsätze über die mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge in Nr. 2, 11 und 16, sowie über Goldschmidts Universalgeschichte des Handelsrechts in Nr. 44. 47. 49 u. 51 des Jahrgangs 1892.

Einleitung.

Uebersicht.

§ 1.

I. Vorbemerkung.

Am 14. Oktober 1890 haben die an dem Güterverkehr, welcher unter den Völkern des europäischen Festlandes durch die Eisenbahnen vermittelt wird, meistbetheiligten Staaten zu Bern ein Uebereinkommen, betreffend die Herstellung eines gemeinsamen Rechts für den wechselseitigen Frachtverkehr ihrer Eisenbahnen abgeschlossen, welches am 30. September 1892 ratificirt worden ist und bestimmungsgemäß am 1. Januar 1893 ins Leben tritt.

Die gegenwärtige Schrift giebt in systematischer, aber der Anordnung des Hauptvertrages genau folgender Darstellung einen Kommentar des Gesammtinhalts dieses „Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr", dessen deutscher und französischer Text als Anhang beigefügt ist.

Das durch das Berner Uebereinkommen vereinbarte Recht bedarf, trotz der an sich klaren und gemeinfaßlichen Ausdrucksweise dieses Staatsvertrages, zum vollen Verständniß bei jeder einzelnen Vor-

schrift des Zurückgehens auf ihre Entstehung und ihren Zusammenhang mit dem in den vertragschließenden Staaten geltenden Bestimmungen. Vor Allem erscheint es aber nothwendig, mit der Geschichte des Gesetzgebungswerkes im Ganzen vertraut zu sein, um den Inhalt desselben nach jeder Richtung würdigen zu können.

Es wird deshalb nachstehend, nach einer kurzen Darlegung des Wesens des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts und der Nothwendigkeit seiner Feststellung durch Staatsvertrag, in knapper Skizze gezeigt werden, wie die bisherige Rechtsentwickelung in den europäischen Staaten das internationale Gesetzgebungswerk ermöglicht, vorbereitet und erleichtert hat. Und im Anschlusse hieran soll der Leser ein übersichtliches Bild der langjährigen Verhandlungen erhalten, welche in den Berner Konferenzen ihren Schwerpunkt gefunden und zum Abschlusse des internationalen Uebereinkommens geführt haben.

§ 2.

II. Wesen des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts und Nothwendigkeit seiner Feststellung durch Staatsvertrag.

Wenn ein Gut mit der Eisenbahn vom Inland nach dem Ausland befördert werden soll, so ist dies an sich und abgesehen von positivrechtlichen Bestimmungen auf zweierlei Weise denkbar. Entweder findet der Transport derart statt, daß für jedes der vom Gute zu durchlaufenden Länder ein besonderer Vertrag durch Ausstellung je eines besonderen Frachtbriefes abgeschlossen und die Beförderung unter Zuhülfenahme von Zwischen-Adressen zunächst nur bis zur Grenze und in jedem der folgenden Gebiete bis zum Bestimmungsorte ebenso weiter bewirkt wird. Oder das Gut wird auf Grund eines einzigen durchgehenden Frachtbriefes, also ohne Zwischen-Adressen, unmittelbar vom Inlande nach dem Auslande befördert. Im ersten Falle liegt augenscheinlich eine Reihe verschiedener Frachtverträge vor, deren jeder nach dem inneren Rechte des Landes, in welchem sich der Transport bewegt, zu beurtheilen ist. Im zweiten Falle dagegen handelt es sich um einen einzigen einheitlichen Frachtvertrag, welcher in dem einen Lande abgeschlossen, in dem andern sein Ende erreicht, und dessen Ausführung sich unter Umständen noch in einer Reihe weiterer Staatsgebiete bewegt. Zur Regelung von Rechtsverhältnissen der

letzteren Art, welche die Grenzen des Inlands überschreiten, sind die inneren Rechte an sich nicht bestimmt. In solchen Fällen kommen vielmehr, wie in der Wissenschaft und in der Rechtsprechung fast allgemein anerkannt ist, die Grundsätze des internationalen Rechts zur Anwendung. [1])

Das internationale Privatrecht, von welchem das internationale Eisenbahn-Frachtrecht einen Theil bildet, ist nun aber — mit wenigen durch Staatsverträge begründeten Ausnahmen — nicht, wie das innere Recht der einzelnen Staaten, im Wege der Gesetzgebung festgestellt. Es beruht vielmehr auf Normen, welche der Natur der Sache und rechtsphilosophischen Erwägungen, theilweise auch Gewohnheiten des internationalen Verkehrs entnommen und durch die Wissenschaft näher begründet sind. Die Lehren des internationalen Privatrechts gehören denn auch zu den bestrittensten Theilen des ganzen Rechtsgebietes, obschon man heute wenigstens darüber ziemlich allgemein einig ist, daß für die rechtliche Beurtheilung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrags der Haupsache nach der Ort des Abschlusses maßgebend ist. [2])

Ein weit greifbareres internationales Eisenbahn-Frachtrecht hat sich allerdings aus den Bedürfnissen des Verkehrs heraus entwickelt. Die Eisenbahn-Verwaltungen haben aus eigener Initiative mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden in ihren internationalen Tarifen Bestimmungen getroffen und veröffentlicht, welche den Frachtgebern, sofern sie sich dieser Verkehre bedienen wollen, als Vertragsbedingungen auferlegt werden und als solche durch den vorgeschriebenen Frachtbrief bezeichnet sind.

Diese internationalen Reglements und Tarifbedingungen sind nun allerdings bis zu einem gewissen Grade geeignet, in den einzelnen internationalen Verkehren eine sichere Grundlage für den abzuschließenden internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag zu schaffen. Sie selbst entbehren indeß insofern einer genügenden Rechtsbasis, als sie lediglich auf Privat-Verträgen beruhen, deren Dauer der Willkür der be-

---

[1]) Vergl. u. A.: v. Bar, Theorie und Praxis des internat. Privatrechts I. S. 3ff., II, S. 143, 144, und unten, § 12. I. 2.

[2]) Vergl. v. Bar, a. a. O. II. S. 143. Brocher, Cours de droit internat. privé II. P. 221. W. Koch, Deutschlands Eisenbahnen. II. S. 389ff. Obige Regel ist allerdings nur mit verschiedenen Vorbehalten anwendbar. Zunächst kommt für Feststellungen und andere bei der Ausführung des Transports sich ergebende Geschäfte der Ort der vorgenommenen Handlung, und für die mit der Ablieferung zusammenhängenden Vorgänge der Ablieferungsort in Betracht. Auch findet obiger Grundsatz nur insoweit Anwendung, als nicht zwingende Gesetze der einzelnen vom Gute durchlaufenen Länder entgegenstehen.

treffenden Eisenbahnverwaltungen unterworfen und deren rechtsverbindliche Kraft seitens der Gerichte keineswegs allgemein anerkannt ist.[3]) Die Gefahr, daß diese Bestimmungen mit zwingenden oder verbietenden Gesetzen der einzelnen Staaten in Widerstreit gerathen, liegt um so näher, als die Eisenbahnen öffentliche Verkehrsanstalten sind, deren Rechtsverhältnisse sich in verschiedener Hinsicht der Regelung durch die Willkür der Parteien entziehen und jedenfalls nicht ohne Weiteres nach den gewöhnlichen Grundsätzen des Vertragsrechts beurtheilen lassen.

Auch die große Mannigfaltigkeit[4]) dieser autonomen Satzungen entspricht nicht den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs, welcher der Einfachheit und Uebersichtlichkeit der ihn beherrschenden Normen ebensosehr bedarf, als der Sicherheit des Rechts. Wenn auch, wie unten näher gezeigt werden soll,[5]) größere Gruppen von Eisenbahnen unter dem Schutze einer gewissen Ländern gemeinsamen Gesetzgebung mit Erfolg bestrebt waren, diesem Mangel durch einheitliche Reglements und sonstige gemeinsame Verkehrseinrichtungen zu begegnen, so erwies sich doch auch dieses Auskunftsmittel als nicht vollkommen zureichend. Mit dem wachsenden internationalen Verkehr stets weiterer Kreise trat immer dringender das Bedürfniß hervor, feste einheitliche Grundlagen für das internationale Eisenbahn-Frachtrecht im Wege des Vertrags zwischen den an diesem Verkehr meistbetheiligten Staaten herzustellen.[6])

Zur Ausführung waren verschiedene Wege denkbar. Der ab-

---

[3]) Vergl. **Lanckman**, l'oeuvre de la conférence de Berne, avant-propos P. VI.

[4]) Vergl. **Lanckman**, les tarifs internationaux. Diesem 980 große Seiten umfassenden Werk zufolge gab es im Jahre 1878 allein für den Verkehr der belgischen Bahnen mit dem Auslande 35 verschiedene Tarife (P. VI der Vorrede). Treffend bemerkt der Verfasser auf P. 2: „A notre humble avis, la multiplicité des tarifs est une des causes principales des irrégularités qui se produisent dans le trafic international; elle est pour le public une source intarissable de difficultés et constitue, même pour les agents du chemin de fer, un embarras perpétuel. L'avenir . . . est aux simplifications."

In Deutschland und in den anderen größeren Staaten zählen die internationalen Tarife, obschon in neuerer Zeit gewisse Vereinfachungen vorgenommen worden sind, auch heute noch nach Hunderten.

[5]) Siehe die Mittheilungen über die Thätigkeit des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" in § 4 Z. 2.

[6]) Ein etwaiger Versuch, die Feststellung des internationalen Rechts im Wege der inneren Gesetzgebung der einzelnen Staaten zu bewirken, hätte zu

zuschließende Staatsvertrag konnte sich darauf beschränken, festzustellen, welches unter den Gesetzen der einzelnen am Transport betheiligten Länder für den Abschluß des Frachtvertrages und für die verschiedenen Stadien seines Vollzugs maßgebend sein soll. Es konnte aber auch versucht werden, ein gemeinsames, materiell übereinstimmendes Recht für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr der betheiligten Staaten zu schaffen.[7]) Offenbar war der letztere Weg im Interesse der Sicherheit und der Uebersichtlichkeit des zu schaffenden Rechtes an sich vorzuziehen; der ersterwähnte erwies sich aber als geeignetes Auskunftsmittel in allen Fällen, in denen eine Gemeinsamkeit aus irgend welchen Gründen nicht angängig erschien.[8])

Unter allen Umständen war die Aufgabe eine schwierige. Ja ihre Durchführung wäre unmöglich gewesen, hätte nicht eine weitgehende Gemeinsamkeit der Rechtsanschauungen in den einzelnen Staaten genügende Grundlagen für eine Verständigung geboten. Welcher Art diese Grundlagen waren, soll in den folgenden Paragraphen dargelegt werden.

III. Das Recht der Einzelstaaten als Grundlage eines einheitlichen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts.

§ 3.

1. Die Gemeinsamkeit der allgemeinen Rechtsanschauungen.

Die im vorangehenden Paragraphen erwähnte Vorbedingung für die Herstellung eines einheitlichen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts, eine weitgehende Gemeinsamkeit der Rechtsanschauungen in den betheiligten Ländern, war glücklicher Weise gegeben, und zwar zunächst insofern, als die ganze Rechtsentwicklung der modernen Staaten einer gemeinsamen Quelle entstammt und auch in ihrem

---

einem befriedigenden Ergebnisse nicht wohl führen können. Solche gesetzliche Bestimmungen würden namentlich keine Garantie dafür gewährt haben, daß die Gerichte des mitbetheiligten Auslandes nicht dieselbe Sache gleichfalls vor ihr Forum ziehen und nach andern Grundsätzen entscheiden. Vergl. Fiore, droit internat. privé, 2me ed. I. No. 40. v. Bar, a. a. O. I. S. 4 u. 5.

[7]) Die Ausdehnung der Gemeinsamkeit auf die inneren Rechte ist bei Beschreitung dieses Weges weder nothwendig, noch nützlich. Ein derartiges Programm hätte vielmehr jeden Versuch der Herstellung eines gemeinsamen internationalen Rechts von vorn herein als aussichtslos erscheinen lassen. Vergl. unten, § 5 Anm. 6.

[8]) Vergl. § 5 Anm. 8.

weiteren Verlaufe, bei aller Verschiedenheit im Einzelnen, einen einheitlichen Grundcharakter aufweist.

In erster Reihe ist es das römische Recht, welches die Gemeinsamkeit der Rechtsanschauungen vermittelt hat. Dieses Weltrecht hat sich durch eine Jahrhunderte dauernde Herrschaft in fast sämmtlichen europäischen Staaten eingebürgert. Seine klaren Begriffe und sein logischer Aufbau, vor Allem aber seine der Idee der Gerechtigkeit wie den Bedürfnissen des Lebens gleichmäßig entsprechenden Anschauungen liegen fast sämtlichen modernen Gesetzgebungen zu Grunde. Dadurch ist eine Einheitlichkeit des juristischen Denkens und der Rechtssprache hergestellt, welche das wechselseitige Verständniß unter den Völkern ermöglicht und erleichtert und die unentbehrliche Vorbedingung jeder internationalen Verständigung bildet.

Auf solcher einheitlichen Unterlage haben Handel und Verkehr weiter gebaut und ein in seinen Grundzügen universelles Handelsrecht geschaffen[1]). Aus ihrem eigensten Bedürfniß heraus ist eine Reihe von Gewohnheiten und Einrichtungen erwachsen, welche allen civilisirten Völkern gemeinsam sind. Auf den Straßen und Plätzen des Weltmarktes sind Italiener und Deutsche, Spanier und Franzosen, Engländer, Skandinavier und Sarmaten zusammengetroffen, um mit den Waaren ihre Ideen auszutauschen und das wechselseitige Verständniß der Glieder der europäischen Völkerfamilie zu vermitteln.

Es ist das Verdienst des französischen Rechts, die Grundsätze der römischen Gesetzgebung, unter Berücksichtigung der fortschreitenden Bedürfnisse des Lebens und insbesondere des Verkehrs, wie sie im Gewohnheitsrecht zum Ausdrucke gelangt waren, zu einem harmonischen Bau vereinigt und in ebenso präciser als gemeinverständlicher Form festgestellt zu haben. Bekanntlich haben der Code civil und der Code de commerce bei einer großen Anzahl europäischer Staaten direkt Eingang gefunden; in andern sind sie wenigstens in ihren Grundzügen der eigenen Gesetzgebung zu Grunde gelegt worden, oder sie haben zum Mindesten der Wissenschaft als raison écrite gedient. In dieser Weise hat das französische Recht zur Herbeiführung und Erhaltung einheitlicher Rechtsanschauungen unter den Völkern Europa's in hervorragendem Maße mitgewirkt.

[1]) Vergl. hierwegen namentlich das bahnbrechende Werk von Goldschmidt: Universalgeschichte des Handelsrechts, besprochen in Nr. 44, 47, 49 und 51 des Jahrgangs 1892 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

§ 4.

2. Die Entwickelung des Eisenbahn-Frachtrechts in den einzelnen Staaten.

Derart war der allgemeine Rechtszustand, als mit den Eisenbahnen ein neues Transportmittel auftrat, welches den ganzen Verkehr, namentlich aber die internationalen Beziehungen einer großartigen Blüthe zuführen und in ungeahnte Bahnen lenken sollte. So verschieden sich nun auch die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels in jedem Staate in vielen Einzelheiten gestaltet hat, so war sie doch der Hauptsache nach eine einheitliche. Die Errungenschaften und die Fortschritte der Technik wurden überall Gemeingut. Die Sicherheit des Betriebs erforderte gewisse Maßnahmen und Vorschriften, deren Wesen, weil aus ähnlichen thatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen entsprungen, allenthalben das gleiche ist.

Auch die Rechtsbeziehungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und dem Publikum haben sich überall wenigstens insofern nach wesentlich gleichen Grundsätzen gestaltet, als das Recht des gewöhnlichen Frachtführers, mit den aus dem Wesen einer öffentlichen Verkehrsanstalt fließenden Modifikationen, auf den Eisenbahn-Gütertransport allgemein Anwendung fand. Indeß ergab die Ausführung dieses Gedankens gewisse nicht unerhebliche Verschiedenheiten, welche sich vorzugsweise in zwei Hauptgruppen bemerkbar machen: dem Gebiete des französischen Rechts und demjenigen des deutschen Rechts. Daneben zeigen einzelne der am Uebereinkommen betheiligten Staaten in ihrer Rechtsentwicklung, welche wir nachstehend kurz skizziren, bemerkenswerthe Uebergänge und Verschmelzungen zwischen diesen beiden Haupt-Rechtsgebieten, als derer Repräsentanten einerseits Frankreich, andererseits Deutschland und Oesterreich-Ungarn zu betrachten sind.

I. In Frankreich gelten als Normen für das Frachtgeschäft der Eisenbahnen: zunächst die Bestimmungen des Code de commerce Tit. VI Section III „Du Voiturier“ (Art. 103—107) in Verbindung mit den vorangehenden Bestimmungen der Section I „Des commissionnaires en général“ (Art. 91—95) und der Section II „Des Commissionaires pour les transports par terre et par eau“ (Art. 95—102). Hierzu kommen die Bestimmungen des Code Civil Art. 1779 und 1782—1786 über die „Voituriers par terre et par eau“ sowie diejenigen „Du dépot nécessaire“ (Art. 1949—1954) und „Du séquestre“ (Art. 1955 ff.) nach Analogie der für Gastwirthe gegebenen Vorschriften; ferner die Bestimmungen des Titels „Du

mandat" (Art. 1684—2010), sofern die Eisenbahn als Commissionär nicht im eigenen Namen, sondern in dem der Committenten handelt (C. de Com. Art. 92). Daneben kommen namentlich in Betracht die Festsetzungen der Cahiers des charges,[1]) welche den durch Gesetz ertheilten Concessionen der Privatbahnen beigefügt sind, sowie verschiedene administrative Verordnungen.[2]) — Da indeß jene Bestimmungen des Code de commerce und des Code civil vor Einführung des Eisenbahnwesens erlassen sind,[3]) ist für ihre Anwendung auf das letztere der Wissenschaft und der Rechtsprechung ein großer Spielraum gewährt. Die Einheitlichkeit des Rechts wird durch die Erkenntnisse des Cassationshofes gewahrt, welchen unter den erwähnten Umständen eine außerordentliche Bedeutung zukommt.

II. Einen hiervon sehr verschiedenen Verlauf hat die Entwicklung des Eisenbahn-Frachtrechts in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn genommen. Hier ist die Fortbildung des Rechts — allerdings gleichfalls auf der Grundlage des Frachtvertrages — von den Eisenbahnverwaltungen ausgegangen. Dieselben haben — unbeschadet des staatlichen Aufsichtsrechts[4]) — die Bedingungen für die Beförderung auf ihren Linien durch „Betriebs-Reglements" vorgeschrieben, welche mit den Tarifen veröffentlicht wurden, und durch die Benützung der Bahn seitens des Publikums, sowie durch ausdrückliche Bezugnahme des Frachtbriefes auf jene Festsetzungen, den Charakter von Vertragsbestimmungen erhielten.

---

[1]) Die Cahiers des charges haben für alle Bahnen im Wesentlichen den gleichen Wortlaut. Ein Muster derartiger Lastenhefte ist abgedruckt bei Bédarride, droit commercial des chemins de fer. II, pag. 388 sq.

[2]) Hierher gehören namentlich:

Loi du 11. juin 1842 über den Betrieb der großen Privatbahnen. Loi du 15. juillet 1845 betr. Eisenbahnpolizei und Betrieb. Ordonnance du 15. novembre 1846 betr. Eisenbahn-Polizei und Betrieb. Arrêté minist. du 12. juin 1866 betr. Lieferfristen. Loi du 12. juillet 1875 et du 11. juin 1880 betr. Lokalbahnen. Loi du 4. décembre 1875 et du 18. mai 1878 betr. das Staatsbahnnetz. Arrêté min. du 30. novembre 1876 betr. Nebengebühren, ursprünglich nur auf ein Jahr erlassen, aber jedes Jahr erneuert. Décret du 25. mai 1878 betr. Organisation des Staatsbahnnetzes.

[3]) Nur die Artt. 105 und 108 sind durch ein neueres Gesetz (vom 11. April 1888) abgeändert, welches bereits deutliche Spuren des Einflusses der Berner Entwürfe zeigt. Vergl. Journal officiel 1888 P. 1565. Archiv für Eisenbahnw. 1888 S. 415. Goldschmidt's Zeitschr. N. F. XXII S. 156.

[4]) wie solches durch die Landesgesetze und die Concessionen zum Ausdrucke

Insbesondere hat der „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" ein gemeinsames Reglement erlassen, welches auf allen ihm angehörigen Bahnen — auch für den Lokal- und Verbandsverkehr — zur Einführung gelangt ist und dadurch in einem großen Theile Mitteleuropas ein einheitliches Eisenbahnfrachtrecht hergestellt hat. Der erwähnte Verein, welcher schon seit dem Jahre 1846 besteht und auch auf dem Gebiete der Technik einheitliche Einrichtungen gefördert hat,[5]) umfaßt nicht nur die deutschen und die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, sondern auch eine größere Anzahl von Verwaltungen der Nachbarländer, namentlich Rußlands, der Niederlande, Belgiens, Luxemburgs und Rumäniens, in einer Ausdehnung von ca. 75 000 km Betriebslänge. Den aus der eigensten Initiative der Eisenbahnenverwaltungen[6]) hervorgegangenen Bestrebungen dieses Vereins verdankt das deutsche Eisenbahnrecht, lange bevor es kodifizirt war, seine durchaus sachgemäße, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende Entwicklung.[7])

In den Jahren 1861 bis 1865 ist sodann das „Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch" in den Staaten des damaligen

gelangt ist: siehe insbesondere das preußische Gesetz vom 3. November 1838 und das österreich Eisenbahn-Concessions-Gesetz vom 14. September 1854.

[5]) s. unten, § 13 Anm. 2.

[6]) Wenn Olivier (des chemins de fer, P. 8, 157) den Verein als Werkzeug der Pläne des deutschen Reichskanzlers darstellt, so widerspricht dies allgemein bekannten thatsächlichen Vorgängen. Der Verein ist der freien Initiative der Eisenbahnen entsprungen, und zwar zu einer Zeit, als Herr von Bismarck noch unbekannt war und die deutschen Eisenbahnen zum größten Theil aus Privatbahnen bestanden. Auch in seiner weiteren Entwickelung hat der Verein einen durchaus unabhängigen, internationalen Charakter bewahrt. Seine Selbständigkeit ergiebt sich unter Anderem aus seiner Denkschrift vom 28/29. Juli 1879, welche in den wichtigsten Fragen auf einem ganz andern Standpunkte steht, als die Vertreter Deutschlands auf den Berner Konferenzen.

[7]) Dem vom „Verein" geschaffenen Betriebsreglement hat ein französischer Schriftsteller, welchem deutsche Art sonst wenig sympathisch ist — Thaller: Annales de droit commercial P. 30 sq. — das nachstehende ehrenvolle Zeugniß ausgestellt:

„Il a fallu un réel talent de coordination, pour rassembler dans une langue claire, malgré son abondance, et grouper sous des rubriques facilitant les recherches, toutes les particularités du service des chemins de fer; et c'était bien mériter du commerce allemand que de mettre à sa portée un guide pratique que le premier négociant venu peut consulter sans effort."

Deutschen Bundes,[8]) zu welchem auch Oesterreich gehörte, eingeführt worden, in letzterem Lande unter dem Titel: „Allgemeines Handelsgesetzbuch für das Kaiserthum Oesterreich". Dasselbe hat — mit einigen wenig erheblichen Abänderungen — demnächst auch in Ungarn als „Ungarisches Handelsgesetz" Geltung erlangt. Dieses Gesetz geht bezüglich des Frachtgeschäfts (Buch IV Tit. 5, Art. 390 bis 431 — abgesehen von gewissen Milderungen der Haftpflicht — wesentlich von den gleichen Grundsätzen aus wie das französische Recht, führt dieselben aber des Näheren aus und trägt dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen besondere Rücksicht. Die im ersten Abschnitt gegebenen Bestimmungen „vom Frachtgeschäft überhaupt" sind auf das „Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" für anwendbar erklärt; für letztere sind indeß in einem zweiten Abschnitt noch specielle Bestimmungen erlassen, welche namentlich dem Charakter der Eisenbahn als einer öffentlichen Verkehrsanstalt Rechnung tragen. Im Hinblick hierauf ist die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen wesentlichen Beschränkungen unterworfen, namentlich bezüglich der Haftbarkeit überhaupt und hinsichtlich der Höhe des zu leistenden Schadensersatzes insbesondere. Der Hauptsache nach sind dadurch indeß die bis dahin von den Eisenbahn-Verwaltungen reglementarisch zu ihren Gunsten festgesetzten Ausnahmebestimmungen, darunter namentlich auch die Beschränkung der Höhe der Schadensberechnung auf einen Normalsatz, für gestattet erklärt. Die demnächst von den Eisenbahn-Verwaltungen publicirten neuen Betriebsreglements haben die gesetzlichen Ermächtigungen in vollem Maße ausgenutzt.

Noch weitere Einschränkungen erlitt die Autonomie der Deutschen Eisenbahnen durch die in der Verfassung des Norddeutschen Bundes (1867) und des Deutschen Reichs (1871) insbesondere in Art. 45 Nr. 1 gegebenen Direktive, welchen zufolge die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements auf allen deutschen Bahnen vorgesehen ist. In Ausführung dieser Vorschrift und in engem Anschluß an die erwähnten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches hat der Bundesrath das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 und demnächst das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874

---

[8]) Mit Ausnahme Luxemburgs, wo der code de commerce in Kraft blieb. Ueber die verschiedene Zeit der Einführung in den einzelnen deutschen Staaten siehe Goldschmidt's Handbuch des Handelsrechts 2. Aufl. I S. 125 ff., wo übrigens Luxemburg's nicht gedacht ist.

erlassen.) Hiermit nahezu gleichlautende Betriebsreglements sind in Oesterreich und Ungarn durch Ministerialverordnungen publicirt worden. Diese den Eisenbahnen für ihre mit dem Publikum abzuschließenden Frachtverträge durch die Aufsichtsbehörden vorgeschriebenen Bestimmungen [9]) sind allerdings ihrem wesentlichen Inhalte nach den von den Verwaltungen selbst schon früher veröffentlichten Betriebs-Reglements, insbesondere demjenigen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nachgebildet. Die Autonomie der Eisenbahnen ist aber dadurch auf ergänzende oder dem Publikum günstigere Specialbestimmungen beschränkt. [10]) Auch das Vereins-Reglement, aus dessen autonomer Initiative das Deutsche Eisenbahn-Frachtrecht hervorgegangen war, mußte sich nunmehr den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und des Betriebsreglements für Deutschland und für Oesterreich-Ungarn auf's Engste anschließen, um demnächst, soweit es sich um den Güterverkehr handelt, der Hauptsache nach durch das Berner Uebereinkommen ersetzt zu werden. Dem letzteren sind auch die neuen inneren Betriebsreglements für Deutschland (als „Verkehrs-Ordnung") und für Oesterreich-Ungarn, welche unter sich fast völlig übereinstimmen und am 1. Januar 1893 gleichzeitig mit dem Uebereinkommen in Kraft treten, auf's Engste angepaßt. Vergl. unten, § 16 a. E.

Die Rechtsentwicklung in den übrigen betheiligten Staaten hat sich derjenigen des französischen Rechts einerseits und des deutschen andererseits theils angeschlossen, theils einen der beiden Hauptrichtungen vermittelnden Gang genommen, wie dies aus Nachstehendem des Näheren ersichtlich ist.

III. In Italien war der unter der Napoleonischen Herrschaft nebst dem Code civil recipirte französische Code de commerce theils direkt, theils durch Aufnahme in die Gesetzbücher der einzelnen Länder fast in allen Theilen des vereinigten Königreichs [11]) bis zum 1. Januar 1866 in Kraft. Auch der von diesem Tage an für ganz Italien eingeführte Codice di commercio vom 25. Juni 1865 ist hinsichtlich

---

[9]) Dieselben gelten nach der herrschenden Theorie und einer konstanten Praxis der obersten Gerichte dem Publikum gegenüber als Normativ-Vertragsbestimmungen, ähnlich wie dies bezüglich der von den Eisenbahnen veröffentlichten Reglements der Fall war. Vergl. unten, § 16 Anm. 3.

[10]) Es ist ein Irrthum, wenn Olivier (a. a. O. S. 9) annimmt, die Eisenbahnverwaltungen hätten überhaupt das Recht, das Reglement abzuändern.

[11]) Nur in der Provinz Venedig war, unter der österreichischen Herrschaft das allg. deutsche Handelsgesetzbuch zur Einführung gelangt.

des Frachtrechts, abgesehen von geringen Abweichungen, dem französischen Code de commerce nachgebildet und enthält, wie der letztere, nur Bestimmungen über den Frachtvertrag überhaupt (Art. 387 bis 412, 916), aber keine besonderen Festsetzungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen.

Das vom 1. Januar 1883 an geltende neue italienische Handelsgesetzbuch[12]) enthält im Titel XIII Bestimmungen über den Transportvertrag im Allgemeinen, welche auch auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen Anwendung finden, sowie verschiedene speciell für letzteres bestimmte Normen. Diese Festsetzungen gehen zwar im Allgemeinen von den Grundsätzen des Code de commerce aus, schließen sich aber in vielen Einzelheiten an die Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches und der damals noch nicht zum Abschlusse gelangt gewesenen Berner Entwürfe an. Das Gleiche gilt bezüglich der, eine Anlage des Konzessionsgesetzes vom 27. April 1885 bildenden Tarifbedingungen der italienischen Eisenbahn-Gesellschaften, welche, neben verschiedenen dem italienischen Recht eigenthümlichen Vorschriften, eine Reihe ähnlicher Bestimmungen enthalten, wie das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. — Auch Italien steht im Begriff, sein inneres Eisenbahn-Frachtrecht den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens anzupassen. Vergl. unten, § 16 a. E.

IV. In **Belgien** stand das Eisenbahn-Frachtrecht bisher unter der Herrschaft des französischen Code de Commerce Art. 96—108 in Verbindung mit den verwandten Bestimmungen des Code Civil Art. 1779—1788 und 1952—1954. Vergl. oben Ziff. 1 dieses Paragraphen. Auch sonst hat die Entwicklung des belgischen Eisenbahnrechts, für welche im Uebrigen das Arrêté Royal du 24. novembre 1829 sur le service des moyens publics de transport par terre und die Loi sur la police de chemins de fer du 15. April 1843 (nunmehr ersetzt durch das Gesetz vom 25. August 1891) maßgebend war, mit derjenigen des französischen Eisenbahnrechts ungefähr gleichen Schritt gehalten. Bei alledem hatte ursprünglich jede belgische Privatbahn ihre besonderen, auf die verschiedenen cahiers des charges gegründeten Tarifbestimmungen.[13]) Indeß sind für die

---

[12]) Codice di commercio, festgestellt durch königliche Verordnung vom 31. Oktober 1882 auf Grund des Gesetzes vom 2. April 1882: s. **Borchardt**: die geltenden Handelsgesetze des Erdballs III S. 205 und **Goldschmidt's** Zeitschrift XXIX S. 164 ff.

[13]) **Lanckman**, traité des transports par chemin de fer en Belgique,

Staatsbahnen durch die Verordnungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Juni 1878, vom 1. Februar 1881 und vom 8. November 1888 einheitliche reglementarische Bestimmungen (conditions réglementaires) zur Einführung gekommen, welche demnächst im Allgemeinen auch auf den Privatbahnen Geltung erlangt haben. Diese Reglements enthalten neben verschiedenen Eigenthümlichkeiten des belgischen Rechts eine Reihe ähnlicher Bestimmungen, wie das deutsche Betriebsreglement.

Neuerdings sind durch das Gesetz vom 25. August 1891 die Art. 96—108 des Code de Commerce und die oben erwähnte königliche Verordnung vom 24. November 1829 aufgehoben und anderweite Bestimmungen über den Transportvertrag im Allgemeinen, sowie über den Eisenbahntransport insbesondere gegeben, welche sich in den meisten Punkten an die Vorschriften des Berner Uebereinkommens anlehnen. Das letztere gilt auch von den neuen Conditions réglementaires, welche als Theil der Tarife mit Gültigkeit vom 1. September 1891 publicirt sind.

V. In den Niederlanden, wo seit dem Jahre 1811 der französische Code de Commerce gegolten hatte, ist seit dem 1. Oktober 1838 das wesentlich auf der Grundlage des letzteren beruhende Handelsgesetzbuch (Wetboek van Koophandel) vom 10. April 1838 in Kraft. Tit. V Abth. 3 dieses Gesetzes: „von Fuhrleuten" ist durch Art. 2 des (an die Stelle des Eisenbahn-Gesetzes vom 21. August 1859 getretenen) Eisenbahn-Gesetzes vom 9. April 1875 auch auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen anwendbar erklärt.

Die im Art. 3 des letzteren Gesetzes vorgesehene speciellere Regelung des Eisenbahn-Frachtrechts ist durch das „Allgemeine Betriebsreglement für die niederländischen Eisenbahnen" vom 9. Januar 1876 erfolgt. Dasselbe befindet sich zum größten Theil in engem Anschluß an das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auch in den Niederlanden ist man damit beschäftigt, das innere Eisenbahn-Frachtrecht nach Maßgabe des Berner Uebereinkommens zu reformiren.

VI. In Luxemburg haben sich, bei formeller Geltung des französischen Code civil und Code de commerce (s. oben Nr. I), die deutschrechtlichen Bestimmungen mittels des Betriebs-Reglements Eingang

Bruxelles 1876 P. 47, 475, 476. Vergl. auch Namur, le code de commerce Belge révisé, Bruxelles 1876 No. 14 sq., 350.

verschafft. Insbesondere werden, nach § 7 der zwischen Deutschland und Luxemburg getroffenen Uebereinkunft vom 11. Juni 1872 wegen Uebernahme der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn durch die Kaiserliche Generaldirektion zu Straßburg, die Betriebsreglements und Tarife der luxemburgischen Bahnen mit denjenigen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen fortwährend in Uebereinstimmung gehalten.

VII. Auch in Rußland, wo zur Zeit der beiden ersten Berner Konferenzen allgemeine Vorschriften über das Frachtrecht noch nicht bestanden,[14]) hatten sich durch die den deutschen Betriebsreglements vielfach nachgebildeten Tarifbedingungen der Eisenbahnen die Grundsätze des deutschen Handelsgesetzbuchs in weitem Umfange Eingang verschafft. Dies gilt namentlich für die zahlreichen, dem deutsch-russischen Tarifverband angehörigen russischen Bahnen.

Das inzwischen zur Einführung gelangte „Allgemeine russische Eisenbahngesetz" vom 12. Juni 1885 ist der Hauptsache nach dem Berner Entwurfe eines internatinnalen Eisenbahn-Frachtrechts nachgebildet.

VIII. Für die Schweiz ist das Eisenbahn-Frachtrecht gerade bei Beginn der internationalen Verhandlungen durch das Bundesgesetz vom 20. März 1875 betr. den Transport auf den Eisenbahnen und das vom Bundesrath genehmigte „Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen" vom 9. Juni 1876 — gültig vom 1. Juli 1876 an — geordnet worden.[15]) Die hierdurch zur Geltung gelangten Normen gehen zwar im Allgemeinen wie in vielen Einzelheiten von ähnlichen Grundsätzen aus, wie das deutsche Recht. Indem sie aber in verschiedenen Punkten eine strengere Haftung der Eisenbahn statuiren, nähern sie sich mehr als jenes den Grundsätzen des französischen Rechts.

Mit Rücksicht auf diese Eigenschaften hatte das schweizerische Eisenbahn-Transportgesetz eine gewisse innere Berechtigung, dem ersten vorläufigen Entwurfe einer internationalen Vereinbarung über den Eisenbahn-Frachtverkehr als Grundlage zu dienen.

Wenn auch verschiedene specifisch schweizerische Rechtsbildungen, wie namentlich die eigenthümliche Regelung des Verfügungsrechts,

---

[14]) Vergl. Krüger im Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 284. Schulz-Niborn, ebendas. 1892 S. 240.

[15]) Der „vom Frachtvertrag" handelnde Titel XVII des schweizerischen Obligationenrechts vom 14. Brachmonat 1881 ist auf die Eisenbahnen nicht anwendbar, indem nach Art. 466 dieses Gesetzes für die Frachtverträge der Post und der Eisenbahn die besonderen Gesetze gelten.

ferner der Höhe des von der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zu leistenden Ersatzes u. dergl. Einzelheiten zur Aufnahme in das internationale Recht weniger geeignet erscheinen, so hat sich doch der dem heimischen Rechte der Schweiz nachgebildete vorläufige Entwurf eines internationalen Uebereinkommens im Hinblick auf seine sonstigen Eigenschaften als eine äußerst werthvolle Unterlage für die Berner Verhandlungen erwiesen. Er war die erste Etappe für die erzielte Einigung, deren weitere Stationen der Entwurf deutscher Kommissare und die unter fruchtbarer Mitwirkung sämmtlicher betheiligter Staaten gepflogenen Verhandlungen der Berner Konferenzen bilden.[16])

In allerjüngster Zeit ist der schweizerischen Legislative der Entwurf eines neuen Bundesgesetzes btr. den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen zugegangen, welches das innere Eisenbahn-Frachtrecht in genaue Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Berner Uebereinkommens bringt und sich an das letztere auch der äußeren Form und Anordnung nach auf's Engste anschließt.

Das Vorstehende soll und kann — dem Zwecke der Darstellung nach — nur die äußersten Umrisse von dem Zustande geben, in welchem sich das Eisenbahn-Frachtrecht[17]) der einzelnen Staaten bis zum Beginn der internationalen Verhandlungen und während deren Dauer befunden hat. Schon aus dieser flüchtigen Skizze ergiebt sich zur Genüge, wie die Entwickelung der inneren Rechte bei aller Verschiedenheit im Einzelnen einen gemeinsamen Grundcharakter zeigt, und wie insbesondere die beiden Hauptrichtungen, nach welchen jene Rechtsentwickelung im Gebiete des *französischen* Rechts einerseits und des *deutschen* Rechts andererseits vor sich gegangen ist, keine so erheblichen Unterschiede aufweisen, daß nicht von vorn herein auf eine Verständigung hätte gehofft werden dürfen.

IV. Die Berner Konferenzen.

§ 5.

1. Einleitung und Vorbereitung der Verhandlungen.

I. Die Anregung zur Vereinbarung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist von der *Schweiz* ausge-

---

[16]) Vergl. unten, § 5.

[17]) Bezüglich der *obersten Tarifgrundsätze*, welche in den einzelnen vertragschließenden Staaten herrschen, vergl. unten, § 27.

gangen. Im Monat Juni 1874 richteten die Advokaten Hr. G. de Seigneux in Genf[1]) und Hr. Dr. Christ in Basel, anläßlich der ersten Berathung eines Bundesgesetzes betr. den Transport auf Eisenbahnen[2]), an die schweizerische Bundesversammlung eine Petition zu dem Zwecke, eine internationale Konferenz anzubahnen, welche bestimmte Theile der Eisenbahn-Transport-Gesetzgebung in einheitlicher Weise zu regeln hätte, nämlich:

1. den Gerichtsstand für Reklamationen wegen Havarie und Verspätung,

2. gewisse einheitliche Formalitäten für Konstatirung innerlicher wie äußerlicher Beschädigungen,

3. die Annahme des allgemeinen Satzes, daß der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren,

4. die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

Auf diese Anregung, welche in einer Denkschrift[3]) vom 20. Dezember 1874 näher begründet ist, trat der schweizerische Bundesrath — in Ausführung der Beschlüsse des Ständeraths und des Nationalraths — bereits im September 1874 zunächst mit den Regierungen der angrenzenden Staaten in Verbindung. Auf den Wunsch der deutschen und der österreichisch-ungarischen Regierung wurde demnächst seitens der Schweiz ein „vorläufiger Entwurf für eine internationale Vereinbarung über den Eisenbahn-

---

[1]) Später Präsident des Kassationshofes zu Genf.

[2]) Nachmals veröffentlicht als Bundesgesetz vom 20. März 1875. Vergl. oben, § 4 Nr. VIII.

[3]) Die Petition sowie die Denkschrift, letztere mit Weglassung des Einganges, findet sich abgedruckt bei Eger: Die Einführung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts S. 7 ff. Die Denkschrift ist unter dem Titel: Die Einführung eines internationalen Rechts über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Basel 1875, auch in französischer Sprache, erschienen.

Aus so zarten Keimen ist das internationale Uebereinkommen erwachsen. Aber diese Saat hat sich als fruchtbar erwiesen und ist weder unter die Dornen noch ins Steinigte gefallen. Und gerade das weise Maß, welches sich die Promotoren des großen Werkes auferlegt haben, ist eines ihrer größten Verdienste. Vergl. Anm. 6.

Ueber die Vorgeschichte vergl. auch v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschr. N. F. IX S. 240 ff. und XXIII S. 1 ff., Meili, internat. Eisenbahn-Verträge S. 33.

Frachtverkehr" nebst einem „Memorial" ausgearbeitet[4]) und — außer den bereits mit der Angelegenheit befaßten Regierungen von Deutschland, Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn — auch denjenigen von Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Rußland, Dänemark, Spanien und Portugal als ein unmaßgeblicher Versuch der Lösung dieser Frage unterbreitet. Die drei letzterwähnten Staaten haben sich an den Verhandlungen nicht weiter betheiligt. Die übrigen nahmen den Entwurf als eine — allerdings nach allen Seiten diskutable — Grundlage für weitere Verhandlungen an. So glaubte, im Frühjahr 1878, die Schweiz den Zeitpunkt gekommen, um die Delegirten der betheiligten Regierungen zu einer Konferenz nach Bern einzuladen.

II. Zur weiteren Vorbereitung der Verhandlungen war von deutschen Kommissaren gleichfalls ein Entwurf ausgearbeitet worden, welcher sich als eine Amendirung des schweizerischen Entwurfs darstellt und sich an diesen nach Form und Inhalt möglichst eng anschließt.[5]) Dieser deutsche Entwurf wurde nebst einer erläuternden Denkschrift der Konferenz bei ihrem Zusammentritt vorgelegt und diente neben dem schweizerischen Entwurf den Verhandlungen zur Unterlage.

Der deutsche Entwurf ist die Arbeit einer im Winter 1877/1878 im Reichs-Eisenbahnamte zusammengetretenen Kommission, an welcher die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner und Dr. von der Leyen vom Reichs-Eisenbahnamt, Dr. Meyer vom Reichs-Justiz-Amt, Brefeld und Fleck (jetzt Ministerial-Direktoren) vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten theilgenommen haben. Der Kommission hat, nebst verschiedenen von preußischen Eisenbahndirektionen erstatteten Berichten[5a]) ein vom Reichsoberhandelsgericht unterm 30. De-

[4]) Dies geschah durch eine Kommission, auf Grund eines von Herrn Professor Dr. Fick in Zürich verfaßten Entwurfs. Vergl. Meili, internationale Eisenbahnverträge S. 33 Anm. 3.

Der vorläufige Entwurf sowie das Memorial (letzteres unter dem willkürlichen Titel „Motive") sind abgedruckt bei Eger, die Einführung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts S. 21 ff.

[5]) Die in der Literatur mehrfach gebrauchte Bezeichnung als „Gegenentwurf" ist deshalb nicht ganz zutreffend.

Beide Entwürfe finden sich in synoptischer Darstellung bei den Protokollen der I. Konferenz S. VII ff. Ebenda ist auf S. XL ff. die Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissare abgedruckt.

[5a]) Darunter befand sich auch der Bericht der kgl. Direktion der ober-

zember 1876 abgegebenes Gutachten vorgelegen. Dasselbe geht davon aus, es sei darnach zu streben, daß die für den internationalen Verkehr zu vereinbarenden Grundsätze mit den im internen Verkehr geltenden nicht in direktem Wiederspruch stehen; es sei aber zulässig, dabei gewisse bereits in Aussicht genommene Abänderungen des inneren Rechts mit in Erwägung zu ziehen. Indem die Kommission diesen Anschauungen beitrat, ließ sie sich im Übrigen von dem Bestreben leiten, nur solche Vorschläge zu machen, welche dem Gelingen des Werkes förderlich sein konnten. Der nach langen und eingehenden Berathungen so zu Stande gekommene „Entwurf, aufgestellt von deutschen Kommissarien" bildet, wenn auch durch die Beschlüsse der drei Konferenzen in vielen Einzelheiten abgeändert, nach Form und Inhalt die wesentliche Grundlage des internationalen Uebereinkommens.

III. Der schweizerische und der deutsche Entwurf gehen gleichmäßig davon aus, daß das Vertragswerk einerseits auf den internationalen Verkehr, andererseits auf den Güter-Verkehr zu beschränken sei: ein Programm, welches allseitig angenommen und im Laufe der Verhandlungen streng festgehalten wurde. — Beide Beschränkungen waren unerläßlich für den Erfolg der Konferenzen.[6])

---

schlesischen Eisenbahn, welche die demnächst seitens des Referenten Hrn. Dr. Eger veröffentlichte „Kritik" des schweizerischen Entwurfes enthält.

[6]) Dies ist fast allgemein anerkannt. So namentlich: Laband in Goldschmidt's Zeitschrift u. f. VII S. 593. Meili, internationale Verträge S. 38. Fuld in Gruchot's Beiträgen XXXIV S. 318. v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschrift u. f. XXIII S. 1 ff. Vergl. hierüber auch meinen Vortrag: ein Rundgang durch das Internationale Uebereinkommen 2c. S. 16/17 und den Artikel „Zum neuen internationalen Eisenbahnfrachtrecht. II. Lebensfragen" in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 73 von 1891.

In entgegengesetztem Sinne hat — glücklicher Weise ohne jeden Erfolg — ein inzwischen durch umfangreiche kompilatorische Arbeiten über verschiedene Materien des Eisenbahnrechts bekannt gewordener Schriftsteller in den Gang der Verhandlungen einzugreifen versucht. In seiner im Frühjahr 1877 erschienenen Schrift „Die Einführung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts" hat Eger den schweizerischen Entwurf nebst dessen Begründung und verschiedenen sonstigen Materialien veröffentlicht, dabei diesen Entwurf einer abfälligen „Kritik" unterzogen und einen „Gegenentwurf" aufgestellt, welcher im Wesentlichen aus Exzerpten des deutschen Handelsgesetzbuches und Betriebsreglements besteht. Seine Vorschläge laufen darauf hinaus, die internationalen Vereinbarungen auf die inneren Rechte und auf den Personenverkehr auszudehnen und zu diesem Zwecke einfach die in Deutschland geltenden Bestimmungen mit ganz geringfügigen Modifikationen zu recipiren. Sollte sich dies wider Erwarten als undurchführbar erweisen, so sei „von dem Versuche einer solchen Vereinbarung

Die Ausdehnung auf den Personenverkehr würde, ohne einem dringenden Bedürfnisse zu entsprechen, die ohnehin schwierige Aufgabe

in partikularem Sinne als einer halben, ungenügenden, Recht und Verkehr mehr schädigenden als fördernden Maßregel lieber ganz zu abstrahiren" (S. 49). Daß dieses Programm, welches einer leicht mißzuverstehenden Stelle im Vorwort zufolge vielfach — indeß ganz mit Unrecht — als dasjenige des preußischen Eisenbahn-Ministers angesehen wurde, das Ablehnen jeder internationalen Verständigung bedeutet, bedarf keines Nachweises. Bei alledem hat Hr. Dr. Eger, dessen Standpunkt übrigens von der dem Zustandekommen des Werkes gleichfalls wenig förderlichen Schrift des Wiener Eisenbahn-Direktions-Sekretärs Hrn. Dr. Schwab — vergl. unten, § 10 Anm. 6 — getheilt wird, keinen Anstand genommen, in seinen zahlreichen über einzelne Materien des internationalen Uebereinkommens in neuerer Zeit erschienenen Publikationen wiederholt zu erklären, die Anregung zu den im Entwurf deutscher Kommissare enthaltenen Vorschlägen sei der Hauptsache nach von ihm ausgegangen. Mit welchem Rechte dieser Anspruch erhoben wird, darf dem eigenen Urtheil des Lesers überlassen bleiben. Vergl. auch unten, § 7 Anm. 2.

Derselbe Schriftsteller hat sich in der während des Drucks dieses Werkes erschienenen ersten Lieferung eines Kommentars zum J. Ü. (S. XXIII ff.) bis zu der Behauptung verstiegen, der Entwurf der deutschen Kommissare sei kein Original, sondern beruhe auf dem Eger'schen Entwurf; diesem seien viele Artikel des ersteren wörtlich oder fast wörtlich entnommen; auch die Denkschrift sei im Wesentlichen Eger's „Kritik" entlehnt. Wir bewundern die Kühnheit, welche zu einer derartigen **Reklame** gehört, fürchten aber nicht, daß sie viele Gläubige finden wird. Der Gedanke, daß es wünschenswerth sei, die deutschrechtlichen Bestimmungen dem J. Ü. in möglichst umfassender Weise als Unterlage dienen zu lassen, liegt doch zu nahe, als daß ihn Hr. Eger als sein ausschließliches Eigenthum beanspruchen könnte. Und die zur Begründung anzuführenden Thatsachen sind doch nicht erst durch die Eger'schen Kompilationen entdeckt. Durch die manchfachen dem Zurückgreifen auf die deutschrechtlichen Bestimmungen entspringenden äußeren Ähnlichkeiten wird sich aber kein Einsichtiger täuschen lassen. Wesentlich ist, um von zahllosen Einzelheiten zu schweigen, die grundverschiedene Tendenz beider Entwürfe. Während nach den vollgültigsten Zeugnissen — s. den vorletzten Absatz dieses Paragraphen — die maßvollen Vorschläge der Kommissare Deutschlands dessen berechtigten Wünschen und dem Gelingen der internationalen Verständigung in gleicher Weise förderlich waren, würden — wie außer den Herren Eger und Schwab nicht leicht Jemand bezweifeln wird — die Eger'schen Prätentionen, zum Programm Deutschlands erhoben, den sofortigen Abbruch der Verhandlungen bedeutet haben. — Wer sich derart zur Vaterschaft eines Werkes herandrängt, dessen Gelingen er nicht zu hindern vermochte, verdient ein entschiedenes **„hands off!"** Wenn aber Hr. Eger Namen wie Goldschmidt (Zeitschr. N. F. XIX S. 627 ff.), Laband (ebendaselbst VII S. 590 ff) und Meili (internationale Eisenbahnverträge S. 33 ff.) als Gewährsmänner für seine Ansprüche anruft, so können wir nur empfehlen, das, was diese Schriftsteller wirklich gesagt haben, nach seinem vollen Inhalt und Zusammenhang nachzulesen.

nur noch mehr erschwert haben.[7]) Eine Ausdehnung auf den inneren Verkehr der vertragschließenden Staaten aber war schon durch eine entgegenstehende kategorische Erklärung Frankreichs von vorn herein ausgeschlossen, wie dies aus dem schweizerischen Memorial (S. 3) hervorgeht. Aber auch abgesehen hiervon hätte ein die Rechte der einzelnen Staaten so tief einschneidendes Programm augenscheinlich nicht die mindeste Aussicht auf Erfolg gehabt.

Ein wesentlicher, wenn auch nicht grundsätzlicher Unterschied beider Entwürfe bestand darin, daß die deutschen Vorschläge den Kreis der zu vereinbarenden gemeinsamen internationalen Institutionen, natürlich innerhalb der bereits angegebenen Grenzen, auszudehnen und die Verweisung auf die Einzelrechte zu beschränken suchten.[8]) In dieser Hinsicht führt die Denkschrift der deutschen Kommissare (Prot. der I. Konferenz S. L.) folgendes aus:

„Es wird für wesentlich und aus der Natur des internationalen Frachtvertrages hervorgehend betrachtet, daß, soweit derselbe in Anwendung kommt — also im internationalen Verkehr und vorbehaltlich des internen Rechts der einzelnen Staaten — materiell gleiches Recht herrsche. Es ist zwar zuzugeben, daß die Verweisung auf das Recht des Versandt- oder Empfangsortes nicht gänzlich vermieden werden kann. Aber sie muß, nach der Ansicht der deutschen Kommissare, auf diejenigen Punkte beschränkt bleiben, welche das Wesen des Frachtvertrages selbst nur wenig berühren, namentlich solche, welche mit lokalen Einrichtungen oder Formen des Verfahrens oder mit den Bestimmungen der einzelnen Tarife untrennbar zusammenhängen. Die große Ausdehnung, welche der schweizerische Entwurf der Verweisung auf die besonderen Rechte giebt, würde den Inhalt des internationalen Frachtvertrages nicht nur für das Publikum und die Bahnen schwer erkennbar machen, sondern denselben auch dem wechselnden Belieben der vertragschließenden Staaten aussetzen, was den obersten Grundsätzen des Vertragsrechts widerspräche. Die Besorgniß, welche den schweizerischen Entwurf zu diesem Verfahren veranlaßt hat, es möchte allzuschwierig sein, gemeinsame Grundsätze aufzustellen, erscheint wohl kaum begründet. Vielmehr zeigt eine

---

[7]) Eine desfallsige besondere Vereinbarung ist im Jahre 1889 auf dem internationalen Eisenbahn-Kongreß von Paris angeregt worden, bis jetzt ohne praktischen Erfolg. Vergl. Congrès international des chemins de fer, troisième session, Paris 1889: Exposé de la question des relations internationales, par Louis de Perl, directeur gérant du service international de la grande société des Chemins de fer russes. [8]) Vergl. oben, § 2 vorletzter Absatz.

Vergleichung der hauptsächlichsten Gesetzgebungen der europäischen Staaten, daß die obersten Grundsätze des Transportrechts in den meisten wesentlichen Punkten schon jetzt sehr ähnlich sind, was eine Vereinigung auf vollständig gleichförmigen Normen hoffen läßt."

Daß bezüglich der für das internationale Recht vorzuschlagenden einheitlichen Normen der schweizerische Entwurf sich an das um die gleiche Zeit zur Vorlage gebrachte schweizerische Transportgesetz (vergl. oben § 4 Zif. VIII) möglichst eng anschließt, wird jeder Unbefangene ebenso natürlich finden,[9]) als daß der deutsche Entwurf die Grundsätze seines heimischen, in halb Mitteleuropa bereits herrschenden Rechts in umfassender Weise zur Geltung zu bringen sucht. Es sind indeß von deutscher Seite von vornherein wesentliche Zugeständnisse an die Anschauungen des französischen Rechts, namentlich soweit solche mit berechtigten Wünschen des Publikums zusammentreffen, in Aussicht genommen worden. Dahin gehört insbesondere die im deutschen Entwurfe vorgesehene Beseitigung der Maximal-Entschädigungssätze. „Diese und andere Zugeständnisse, welche die deutschen Delegirten im Laufe der Verhandlungen machten, erleichterten — wie die Denkschrift des italienischen Ackerbau- und Handelsministeriums (Annali del industria etc. 1881 S. 16) bemerkt — den Erfolg der Konferenz und verschafften dem Deutschen Entwurfe den Sieg". In gleichem Sinne sagt Meili (Internationale Transportverträge S. 58), nachdem er die „immense Bedeutung" des Uebereinkommens hervorgehoben: „Und daß dieses Ziel erreicht worden ist, verdanken wir ganz besonders auch dem Deutschen Reiche, das von Anfang an zu Gunsten der Rechtsausgleichung und Rechtsannäherung sein Partikularrecht in einzelnen Stücken verlassen und den anderen Staaten ein Vorbild für weitere Concessionen gegeben hat."

Unter den bereits zur ersten Konferenz gemachten Vorschlägen der deutschen Kommissare sind als für die Gestaltung des Vertragswerkes besonders bedeutungsvoll noch hervorzuheben: die Trennung der dauernden und wesentlichen Festsetzungen des Vertrages von den mehr wechselnden Ausführungsbestimmungen, die Ordnung der Grundsätze und des Verfahrens für den Rückgriff unter den Eisenbahnen, sowie die Herstellung organischer Einrichtungen zum Vollzug und zur Weiterbildung des internationalen Rechts. Alle diese Vorschläge verfolgten indeß lediglich den Zweck, die Berathungen vorzubereiten und zu fördern, ohne dem Ergebnisse derselben irgendwie vorgreifen zu wollen.

[9]) Vergl. oben, § 4. VIII.

§ 6.

2. Die erste Konferenz (1878).

So vorbereitet wurde die I. Berner Konferenz am 13. Mai 1878 eröffnet. Ihre Berathungen dauerten bis zum 14. Juni. Sie war beschickt durch Delegirte und Sachverständige der bereits erwähnten Staaten, deren Verzeichniß wir, unter Beifügung desjenigen der beiden folgenden Konferenzen, nebenstehend mittheilen.

Die Versammlung konstituirte sich unmittelbar nach ihrer Eröffnung, unter Ernennung eines Präsidenten, des schweizerischen Bundesraths und Chefs des Eisenbahn-Departements Herrn Dr. Heer, sowie zweier Vicepräsidenten, der Herren Geheimer Ober-Regierungsrath Dr. Meyer (Deutschland) und Principal-Inspektor v. Savigny (Frankreich). Als Sekretäre fungirten die Herren de Seigneux und Dr. Christ.[1])

Dem bei Beginn der Konferenz angenommenen Geschäfts-Reglement[2]) entsprechend, war die Geschäftssprache, je nach Wahl des vortragenden Delegirten, deutsch oder französisch. Auf Verlangen fand eine Wiedergabe des Gesagten in der andern Sprache — soweit erforderlich, durch einen Uebersetzer — statt. Die gestellten Anträge und die den Abstimmungen vorausgehenden Zusammenstellungen des Präsidenten wurden stets übersetzt. Auch die Protokolle der Sitzungen wurden in beiden Sprachen ausgefertigt und gedruckt. Ebenso sind die von den Konferenzen ausgearbeiteten Entwürfe und der hiernach ausgearbeitete Staatsvertrag vom 14. Oktober 1890 in deutscher und in französischer Sprache abgefaßt; beide Texte sind als vollkommen gleichwerthige Originaltexte zu betrachten.[3])

Die Beschlußfassung erfolgte nach der Mehrheit der vertretenen Delegationen, wobei Oesterreich und Ungarn je eine gesonderte Stimme führten. — Wichtigere Fragen wurden zur Vorberathung in eine der zu diesem Zwecke gebildeten Kommissionen verwiesen. — Im Uebrigen trugen die Verhandlungen der Konferenz, wie auch diejenigen der zwei weiteren Konferenzen, lediglich den Charakter sachverständiger Vorberathungen. Die Erklärungen der Delegirten sollten

---

[1]) s. oben, § 5 im Eingang.

[2]) Prot. der I. Konf. S. VII und VIII, insbesondere Art. 5 u. 6. Dieses Reglement wurde auch bei den zwei weiteren Konferenzen eingehalten. Es kam aber nicht zur Anwendung bei der s. g. Schlußkonferenz vom 13/14. Oktober 1890, welche einen rein diplomatischen Charakter hatte. Vergl. unten, § 10.

[3]) Prot. der I. Konf. S. 63. Vergl. § 10 Anm. 6.

Verzeichniß der Delegirten zu den Berner Konferenzen.

1878	1881	1886
	Deutschland	
Meyer	Meyer	Meyer
Gerstner	Gerstner	Gerstner
v. d. Leyen	Rutz	Rutz
Rutz		
	Oesterreich-Ungarn	
v. Pollanetz	Lange v. Burgenkron	v. Pollanetz
Steinbach	Steinbach	Steinbach
		Zehetner
Kilenyi	Kilenyi	Kilenyi
Herich	Herich	Herich
Alexi		
	Belgien	
Lejeune	Lejeune	Lejeune
Mongenast		
	Frankreich	
v. Savigny	George	George
Marbeau	Baum	Baum
	Durbach	Durbach
	Italien	
Villa	Villa	Villa
Gola	Gola	Ottolenghi
Paria	Valenziani	Monzilli
	Sassi	Gola
		Perucca
		Gelmi
		Pollini
	Luxemburg	
Mersch	Leibfried	Leibfried
Leibfried		
	Niederlande	
Pynappel	Asser	Asser
	v. Riemsdyk	v. Riemsdyk
	Rußland	
Saloff	Kolessow	Laskine
Perl	Peters	Peters
	Perl	Perl
	Schweiz	
Heer	Bavier	Welti
Fick	Vischer	Farner
v. Seigneux	v. Seigneux	Fick
Christ		v. Seigneux
		Vischer

nur als deren persönliche Meinungsäußerungen gelten und für die weiteren Entschließungen der vertretenen Regierungen in keiner Weise bindend sein.[4]) Thatsächlich war jedoch die Bedeutung der vorberathenden Konferenzen eine weit größere, indem die — zum größten Theil auf den Verhandlungen der I. und II. Konferenz beruhenden — Beschlüsse der III. Konferenz von den Regierungen unverändert angenommen und in das am 14. Oktober 1890 abgeschlossene Uebereinkommen, unter ausdrücklicher Berufung auf den Entwurf der III. Konferenz, wörtlich übergegangen sind.[5])

Den Berathungen der ersten Konferenz wurde der schweizerische vorläufige Entwurf zu Grunde gelegt und dabei — auf Vorschlag des Präsidenten — jeweils auch der Entwurf der deutschen Kommission berücksichtigt.[6]) Der letztere Entwurf, welchem sich in einer Reihe wichtiger Fragen auch die schweizerischen Delegirten anschlossen, fand im Großen und Ganzen die Zustimmung der Konferenz, indeß — wie selbstverständlich — nicht ohne mehr oder weniger erhebliche Modifikationen bezüglich einzelner Bestimmungen. — Unter den neuen Institutionen, welche aus dem Schoße der ersten Konferenz hervorgewachsen sind, verdienen besonders hervorgehoben zu werden:

die Ermöglichung vollen Schadensersatzes durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung (Art. 38, 40) und

Die bereits in der deutschen Denkschrift angeregte Bestellung einer interationalen Kommission, welche auf der folgenden Konferenz in das Centralamt für den internationalen Verkehr umgewandelt ist.

Das Ergebniß der Berathungen der I. Konferenz, deren Protokolle, gleichwie diejenigen der 2 folgenden Konferenzen, in deutscher und französischer Sprache im Druck erschienen sind, war die Ausarbeitung nachstehender E n t w ü r f e:

I. Internationaler Vertrag[7]) über den Eisenbahn-Frachtverkehr,
II. Ausführungsbestimmungen hierzu,
III. Vertrag betr. die Einsetzung einer internationalen Kommission.

Diese Elaborate wurden nach erfolgter Drucklegung, mit den Konferenz-Protokollen, durch den schweizerischen Bundesrath den

---

[4]) Prot. der I. Konf. S. 93/94.

[5]) Vergl. § 10 Anm. 5. Hiernach sind die Protokolle der Konferenzen, obschon mit Vorsicht zu benützen, doch von Bedeutung für die Auslegung des Uebereinkommens.

[6]) Prot. d. I. Konf. S. 4, 5. Vergl. auch oben § 5 Nr. 2.

[7]) Vergl. unten, § 8 Anm. 6.

Regierungen der betheiligten Staaten mitgetheilt. An diese Mittheilung war das Ersuchen geknüpft, baldmöglichst bekannt zu geben, ob die Regierungen geneigt seien, auf Grundlage der Entwürfe ein internationales Uebereinkommen abzuschließen, und eventuell, hinsichtlich welcher Punkte etwa Aenderungen gewünscht werden.

§ 7.

3. Zwischen der ersten und der zweiten Konferenz.

Die Aufnahme der von der I. Konferenz ausgearbeiteten Entwürfe war allenthalben eine überwiegend günstige, namentlich seitens des Handelsstandes und der Wissenschaft.[1]) Es wurde allgemein anerkannt, daß die Herstellung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr auf die Sicherung und die Hebung dieses Verkehrs die vortheilhafteste Wirkung ausüben müsse. Ebenso wurde die Art und Weise, wie diese Aufgabe gelöst war, im Allgemeinen als eine durchaus sachgemäße anerkannt. Bei alledem wurden — wie dies bei einem so verschiedene und wichtige Interessen berührenden Werke nicht anders zu erwarten war — neben vereinzelten abfälligen Urtheilen[2]) — zahlreiche Wünsche nach Abänderung verschiedener Bestimmungen laut, deren Prüfung zunächst Sache der betheiligten Regierungen war und geraume Zeit in Anspruch nahm.

---

[1]) Ein ebenso kompetenter als unparteiischer Beurtheiler, J.-B. Landman, äußert sich in der Vorrede seiner Schrift: l'Oeuvre de la Conférence de Berne, wie folgt: „Les débats qui ont eu lieu au sein de la Conférence de Berne prouvent à l'évidence, combien il a été difficile de se mettre d'accord, combien il a fallu de modération, de générosité, de zèle, de science et de perspicacité pour en arriver à ce projet, qui n'est qu'une ébauche aujourd'hui, mais qui deviendra bientôt, on peut l'espérer, ce monument international à l'abri duquel tous les pays de l'Europe rivaliseront en paix pour le développement de leurs richesses commerciales, industrielles et scientifiques".

v. Bar, Theorie 2c. des internationalen Privatrechts II S. 146, bezeichnet den Entwurf als eine Codification und harmonische Zusammenstellung der bewährtesten Sätze des Eisenbahn-Frachtrechts der einzelnen Staaten. Als dies veröffentlicht wurde, war allerdings bereits der Entwurf der III. Konferenz erschienen. Wir fürchten aber nicht, dem Widerspruch des verehrten Rechtslehrers zu begegnen, wenn wir sein Wort auch auf den Entwurf der I. Konferenz beziehen, welcher der Hauptsache nach den späteren Entwürfen zu Grunde liegt.

[2]) Derartige Ansichten kamen namentlich zur Geltung auf dem anläßlich der pariser Weltausstellung vom Jahre 1878 zusammengetretenen Congrès pour le développement et l'amélioration des moyens de transport. Einer der Berichterstatter, Hr. Delboy, Generalrath der Gironde, nahm keinen Anstand,

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, die Aeußerungen der betheiligten Kreise in den verschiedenen Staaten und die sich daran knüpfenden weiteren Verhandlungen im Schoße der Regierungen in alle Einzelheiten zu verfolgen. Auf einige besonders bemerkenswerthe Kundgebungen soll indeß in Nachstehendem hingewiesen werden.

Beachtung verdient zunächst die Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welche in der Salzburger General-Versammlung vom 28./29. Juli 1879 beschlossen und den betheiligten Regierungen vorgelegt wurde. Darin wird darauf hingewiesen, daß im Betriebs-Reglement und verschiedenen Vereinbarungen des Vereins bereits ein einheitliches internationales Eisenbahn-Frachtrecht, selbst über die Grenzen des Vereins hinaus — wenn auch nur auf vertraglicher Grundlage — bestehe. Es wird anerkannt, daß der Entwurf insofern einen Fortschritt bedeute, als er dem Transportrecht eine gesetzliche Grundlage und ein ausgedehnteres Geltungsgebiet gebe. Der Verein erblickt hierin eine Erweiterung und Befestigung seiner eigenen Bestrebungen, erachtet aber die Schaffung des neuen Rechts nur dann als im allgemeinen Interesse liegend, wenn in dessen Geltungsgebiet sämmtliche betheiligte Staaten eingeschlossen werden. Abgesehen hiervon wird eine Reihe von Bedenken gegen einzelne Bestimmungen geltend gemacht. Unter diesen sind die auf die sog. „Zwangs-Gemeinschaft" der Eisenbahnen und die auf die Aufhebung der Normalsätze bezüglichen besonders hervorzuheben. — Diese Ausführungen sind auf die Stellungnahme der Regierungen und die Verhandlungen der zweiten Konferenz nicht ganz ohne Einfluß geblieben.

Der deutsche Handelsstand zeigte sich — abgesehen von vereinzelten Interessen-Kreisen — einmüthig in der Begrüßung des Entwurfs als eines wesentlichen Fortschrittes. Eine größere Anzahl von Handelskammern wünschte indeß eine Modifikation der Bestimmungen über das Verfügungsrecht dahin, daß dasselbe dem Absender nur zustehen soll, sofern er sich im Besitz des Frachtbrief-Duplikats

den Entwurf der I. Berner Konferenz, unter Anwendung des bekannten geflügelten Wortes von Thiers, als ein „système de chinoiseries" zu bezeichnen. Ueber diesen einseitigen Standpunkt bemerkt die Denkschrift des italienischen Ministeriums (Annali del Industria 1881 S. 19, 26): „Offenbar würde ein internationales Uebereinkommen nicht möglich sein, wenn jeder Staat den Anspruch erheben wollte, darin nur die Vorschriften seiner eigenen inneren Gesetzgebung zum Ausdruck zu bringen." Dies mögen sich auch die übereifrigen Vertheidiger der unveränderten Uebertragung der deutschrechtlichen Bestimmungen in das internationale Recht gesagt sein lassen. Vergl. oben, § 5 Anm. 6.

befindet. In diesem Sinne hat auch demnächst die zweite Konferenz beschlossen. Vergl. unten § 35. II. 1. Weniger günstig war die Kritik des Entwurfs durch den internationalen Transport-Versicherungs-Verband, welcher namentlich die Vorschriften über die erweiterte Haftpflicht der Eisenbahnen bemängelte.

Der deutsche Bundesrath, welchem die Genehmigung von Staatsverträgen verfassungsmäßig zusteht, erklärte sich nach eingehender Prüfung damit einverstanden, daß auf Grund der vorgelegten Entwürfe und vorbehaltlich der aus den weiteren Verhandlungen sich ergebenden Aenderungen ein Vertrag mit den übrigen auf der Konferenz vertretenen Regierungen abgeschlossen werde. Zum Zweck dieser Verhandlungen wurden verschiedene, größtentheils redaktionelle Aenderungen als wünschenswerth bezeichnet.

In Frankreich formulirte das Comité consultatif des chemins de fer, auf Grund eines Gutachtens der großen Eisenbahn-Gesellschaften, eine Anzahl von Verbesserungs-Anträgen, welche demnächst durch die französische Regierung der zweiten Konferenz unterbreitet wurden. — Besonders lebhaftes Interesse zeigte sich in Italien. Die damals bestehenden Gesellschaften der oberitalienischen, der südlichen und der römischen Eisenbahnen äußerten sich erst einzeln und demnächst auf Verlangen des Ministers in einer gemeinsamen Denkschrift (Memoria riassuntira), allerdings in einem, dem Entwurf vielfach ungünstigen Sinne. Dagegen wird in einer durch die Annali del industria e del commercio veröffentlichten, auf eingehenden Studien beruhenden Denkschrift des Ministeriums der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels, welche den späteren Ministerial-Direktor und Delegirten zur dritten Konferenz, Herrn A. Monzilli zum Verfasser hat, die Annahme des Entwurfs — mit wenigen, näher begründeten Aenderungen — auf's Wärmste empfohlen.

Auch die übrigen Regierungen haben den Entwurf der ersten Konferenz einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und ihre Wünsche unter näherer Begründung der Schweiz mitgetheilt.

§ 8.

4. Die zweite Konferenz (1881).

Die im Laufe der Jahre 1879—1881 seitens der betheiligten Staaten abgegebenen Erklärungen lauteten zwar im Allgemeinen zustimmend, enthielten indeß eine mehr oder weniger große Anzahl von

Abänderungsvorschlägen, welche die Berufung einer weiteren Konferenz als geboten erscheinen ließen.

So erfolgte seitens der Schweiz im Sommer 1881, unter Mittheilung der Erklärung der einzelnen betheiligten Staaten,[1]) die Einladung zur zweiten Berner Konferenz. Dieselbe fand in der Zeit vom 21. September bis 10. Oktober 1881 statt. Den Vorsitz führte Herr Bundesrath und Departementschef Bavier.[2]) Zu Vicepräsidenten waren ernannt: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Meyer (Deutschland), Herr Senator George (Frankreich) und Herr Commandeur Villa, früherer Justizminister[3]) (Italien). Die Liste der Delegirten haben wir bereits oben (§ 6) mitgetheilt.

Von erheblichem Einfluß auf den Gang der Berathungen war die aktivere Betheiligung der französischen Delegirten, deren Rolle in der ersten Konferenz eine mehr beobachtende gewesen war.[4])

Die Aufgabe der zweiten Konferenz konnte nach dem bereits Erwähnten keine andere sein, als eine eingehende Durchsicht der Entwürfe der ersten Konferenz auf Grund der seitens der betheiligten Staaten gestellten Anträge. Dabei lag die Gefahr nahe, den im Jahre 1878 mühsam festgestellten Boden der gemeinsamen Verständigung unter den Füßen zu verlieren. In der That fehlte es nicht an Versuchen, wichtige Bestimmungen des Entwurfs der ersten Konferenz, namentlich solche, welche eine Versöhnung des deutschen und des französischen Rechts betreffen, in Frage zu stellen, insbesondere auch den Maximal-Entschädigungssätzen des deutschen Betriebsreglements wieder Eingang zu verschaffen. Diese Bestrebungen sind indeß nicht von deutscher Seite ausgegangen, vielmehr von den deutschen Vertretern, welche sich in dieser Hinsicht der Unterstützung der französischen Delegirten erfreuten, nachdrücklich und mit Erfolg bekämpft worden.[5])

---

[1]) Zusammengestellt in einer vom schweizerischen Bundesrath veranstalteten „Rekapitulation", Bern 1881 bei Wyß.

[2]) Jetzt schweizerischer Gesandter in Rom. Der Präsident der I. Konferenz, Bundesrath Dr. Heer, war leider schon am 1. März 1879 gestorben.

[3]) Auch zwei andere Mitglieder der Berner Konferenzen sind in der Folge zur Leitung der Geschäfte ihres Landes berufen worden. Hr. J. Lejeune ist zur Zeit Justizminister in Belgien, und Hr. Dr. Steinbach österreichischer Finanzminister.

[4]) S. Prot. der I. Konf. S. 37 unten, u. S. 93/94.

[5]) Dies bezeugt auch v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschrift XXXIX, S. 45.

Unter den von der zweiten Konferenz beschlossenen Neuerungen sind die bemerkenswerthesten: Festsetzung der Vorbedingungen, unter welchen eine Eisenbahn als dem internationalen Uebereinkommen unterworfen betrachtet werden soll, und eventuelle Haftbarkeit der Staaten für die von ihnen angemeldeten Verwaltungen (Art. 1 58), — Uebertragung der Zollbehandlung während des Transports an die Eisenbahn (Art. 10), — Modifikation der Bestimmungen über das Verfügungsrecht des Absenders (Art. 15), — Einführung des Conto-corrent-Verhältnisses für die gegenseitigen Forderungen der Eisenbahnen und Verbot des Gerichtszugriffes auf derartige Forderungen im Ausland (Art. 23), — Berechnung der Höhe des Werths des Gutes im Falle gänzlichen oder theilweisen Verlustes nach Ort und Zeit der Absendung (Art. 34), — Umwandlung der internationalen Kommission in ein „Centralamt" (Art. 57, 58) und Festsetzung eines Reglements für dieses Amt.

Abgesehen von diesen und einer Anzahl sonstiger Änderungen und Ergänzungen, worunter auch die Bestimmungen über weitere Konferenzen und über Dauer und Ratifikationen des Uebereinkommens zu erwähnen sind, wurden die Beschlüsse der I. Konferenz nach Form und Inhalt im Wesentlichen aufrecht erhalten.

Das Ergebniß der Verhandlungen, deren Protokolle gleichfalls im Druck erschienen sind, ist in nachstehenden Entwürfen niedergelegt:

I. Internationales Uebereinkommen[6]) über den Eisenbahnfrachtverkehr,
II. Reglement, betr. die Errichtung eines Central-Amts,
III. Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen.

Auch diese Entwürfe wurden nebst den Konferenz-Protokollen vom schweizerischen Bundesrath den übrigen betheiligten Regierungen übermittelt. Hieran wurde das Ersuchen geknüpft, die Entwürfe zu prüfen und den Bundesrath in Kenntniß zu setzen, ob die Staaten zum Abschluß eines internationalen Vertrages auf Grund derselben geneigt, oder ob etwaige Bemerkungen geltend zu machen seien.

---

[6]) Das Wort „Uebereinkommen" wurde dem französischen Ausdruck Convention entsprechender erachtet, als die im ersten Entwurf gewählte Bezeichnung „Vertrag". Auch wollte man die beim Gebrauch des letzteren Wortes naheliegende Verwechselung des Staatsvertrages mit dem zwischen dem Publikum und der Eisenbahn abzuschließenden internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag verhüten. Im Allgemeinen umfaßt der Ausdruck Uebereinkommen (Convention) sowohl die eigentlichen Staatsverträge, als auch die lediglich im Wege des ein-

§ 9.

5. Die dritte Konferenz (1886).

Ohne Zweifel bezeichneten die Entwürfe der zweiten Konferenz gegenüber denjenigen der ersten einen wesentlichen Fortschritt im Sinne des Zustandekommens des Vertragswerkes.[1]) War doch bezüglich der meisten von den einzelnen Regierungen vorgebrachten Wünsche eine Einigung erzielt worden, so daß auf einen nunmehrigen endgültigen Abschluß gehofft werden durfte. Indeß blieb immer noch eine Anzahl von Punkten, deren Abänderung seitens verschiedener Staaten angeregt wurde. Und wenn auch die überwiegende Mehrzahl derselben sich geneigt zeigte, auf die Geltendmachung ihrer Aenderungsvorschläge im Interesse des endlichen Zustandekommens des Vertragswerkes zu verzichten, so war doch in dieser Hinsicht eine allgemeine Uebereinstimmung nicht zu erzielen.[2])

Nachdem sich die Verhandlungen hierüber mehrere Jahre hindurch hinausgezogen hatten, auch eine seitens der Schweiz auf den 28. September 1885 vorgeschlagene weitere Konferenz auf den Antrag Italiens vertagt worden war,[3]) vereinigten sich endlich die Delegirten der betheiligten Staaten auf Einladung des schweizerischen Bundesraths am 5. Juli 1886 zu einer **dritten Konferenz** in Bern, welche bis zum 17. Juli dauerte.

Als Präsident fungirte Herr Bundesrath und Departements-Chef **Welti**. Die Vicepräsidenten waren die gleichen wie bei der zweiten Konferenz (s. § 7). Die Namen der Delegirten sind bereits

---

fachen Schriftwechsels oder des gegenseitigen Austausches von regierungsseitigen Erklärungen getroffenen internationalen Abreden. Es kann indeß nicht zweifelhaft sein, daß das Internationale Uebereinkommen im Hinblick auf die feierliche Form seines Abschlusses einen eigentlichen Staatsvertrag darstellt. Vgl. § 11 Eingang.

[1]) v. d. **Leyen** — in Goldschmidt's Zeitschrift XXXIV S. 47 — gewinnt aus der gesammten Arbeit den Eindruck, daß mit großer Liebe zur Sache und eingehender Sachkunde gearbeitet worden ist, zweifelt aber, ob die Entwürfe des Jahres 1881 wirklich einen Fortschritt gegenüber denen des Jahres 1878 bedeuten. Dieser Zweifel ist vom Standpunkt des deutschen Rechts sowie von demjenigen der Rechtseinheit aus sicher gestattet. Die in beiden Richtungen gemachten Zugeständnisse waren indeß unerläßlich, um das Werk nach allen Seiten annehmbar zu machen. Im Großen und Ganzen ist der Standpunkt des deutschen Entwurfs und der deutschen Denkschrift nach allen Richtungen gewahrt.

[2]) Näheres hierüber s. bei **Meili**: internat. Eisenbahn-Verträge S. 35/36.

[3]) Das Königreich Italien war zu jener Zeit gerade mit der neuen Organisation seines Eisenbahnwesens beschäftigt.

oben im § 6 mitgetheilt. Der Geschäftsgang war derselbe wie bei den früheren Versammlungen (s. ebendaselbst).

Die Berathungen konnten nach dem Vorbemerkten nur den Zweck haben, die zu den Entwürfen der zweiten Konferenz gestellten Anträge einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und womöglich eine endgültige Einigung über das Vertragswerk zu erzielen. Unter diesen Anträgen fanden sich auch zwei von deutscher Seite gestellte, welche von großer grundsätzlicher Bedeutung waren, nämlich: btr. Modifikation der Grundsätze über Feststellung der Liste der am Uebereinkommen theilnehmenden Staaten (Art. 1 u. 58) und btr. Ausdehnung des Verbotes heimlicher Tarifbegünstigungen auf den inneren Verkehr (Art. 11). Dieser letztere Antrag wurde abgelehnt, während man sich über den ersteren verständigte. Die übrigen Anträge betrafen redaktionelle oder sonstige Verbesserungen, welche als solche durch die Konferenz größtentheils anerkannt wurden.

Erheblichere Aenderungen gegenüber der bisherigen Fassung der Entwürfe sind vorgenommen worden in Art. 1 und 58 in Verbindung mit den Bestimmungen im Schlußprotokoll bezüglich der Aufstellung und Aenderung der Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen, infolge des erwähnten deutschen Antrages, — Art. 6[1] betr. die Vorschrift des Transportweges, — Art. 23 durch Hinzufügung einer Bestimmung über die Beschränkung der Beschlagnahme des rollenden Materials, — endlich Anl. 1 der Ausführungsbestimmungen betr. bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände. Im Allgemeinen ging man indeß von dem Bestreben aus, die in der zweiten Konferenz beschlossenen Texte möglichst unverändert beizubehalten. — Die Gefahr, durch redaktionelle Verbesserungvorschläge die mühsam erzielte Einigkeit wieder in Frage zu stellen, konnte nicht unterschätzt werden. Aehnliche Erwägungen standen auch dem Versuche der Herstellung einer größeren Uebereinstimmung zwischen dem deutschen und dem französischen Text im Wege. Obschon in dieser Hinsicht vielfache Verbesserungen zu verzeichnen sind, blieben doch eine Reihe kleiner Abweichungen der beiden Texte untereinander bestehen, welche sich indeß größtentheils auf den verschiedenen, einer wörtlichen Uebertragung widerstrebenden Genius beider Sprachen zurückführen lassen. Vergl. unten § 10 Anm. 6.

Als Ergebniß der Verhandlungen unterzeichneten die Delegirten

der vertragschließenden Staaten[4]) unter'm 17. Juli 1886 ein Schlußprotokoll, in welchem die nunmehr festgestellten Entwürfe:

I. eines Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,
II. eines Reglements betr. die Errichtung eines Central-Amtes,
III. von Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen,
IV. des Schlußprotokolls der in Aussicht genommenen diplomatischen Konferenz nebst verschiedenen Anlagen

den Regierungen der betheiligten Staaten unterbreitet und der schweizerische Bundesrath gebeten wird, die Regierungen einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, um auf einer neuen Konferenz die Entwürfe ohne irgend welche Aenderung in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten.[5])

§ 10.

6. Der diplomatische Abschluß (1890) und die Ratifikation (1892).

Dem allseits gewünschten endlichen Abschlusse des Uebereinkommens standen immer noch gewisse Hindernisse entgegen, welche das Zustandekommen des Werkes erheblich zu verzögern, wo nicht in Frage zu stellen drohten. — Zunächst waren die Entwürfe noch zu ergänzen durch Aufstellung der in Art. 1 des Uebereinkommens vorgesehenen Liste, welche einen integrirenden Bestandtheil desselben bilden sollte. In dieser Hinsicht war in das Schlußprotokoll der dritten Konferenz vom 17. Juli 1886 die Bestimmung aufgenommen, daß jeder der vertragschließenden Staaten die Liste der auf seinem Gebiete gelegenen Bahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden soll, nebst einer Karte dieser Bahnen in bestimmt vorgeschriebener gleichmäßiger Form dem schweizerischen Bundesrath übermitteln, und daß dieser

[4]) Seitens der deutschen Delegirten ist die Unterzeichnung erst nachträglich erfolgt: s. den folgenden § 10 Anm. 2. Es ist aber ein ebenso schwer zu begreifender, als durch die Protokolle leicht zu widerlegender Irrthum, wenn der Bericht der Eisenbahn-Commission der französischen Deputirtenkammer — Documents parlementaires, Session de 1891, annexe No. 1387 P. 1046 — behauptet, die Vertreter Deutschlands hätten an der dritten berner Konferenz überhaupt nicht theilgenommen, und dies „trotz der Anstrengungen des schweizerischen Bundesraths und des provisorischen internationalen Amtes". Weder dieses Amt noch jene Anstrengungen haben auf der III. Konferenz existirt, und die drei deutschen Delegirten haben von Anfang bis zu Ende an der Konferenz den thätigsten Antheil genommen.

[5]) Prot. der III. Konf. S. 69. 112.

die Zusammenstellung sowie die Mittheilung an die übrigen Staaten besorgen möge.[1]) Diese Ausarbeitungen nahmen zwar, weil sie eine ausführliche Correspondenz zwischen der Schweiz und den übrigen Staaten, namentlich behufs Conformirung der Mittheilungen über die Grenz- und Anschlußverhältnisse erforderten, geraume Zeit in Anspruch, konnten indeß dem durch die Vereinigung dieser Angelegenheit bedingten Abschluß des Uebereinkommens keine ernstlichen Schwierigkeiten bereiten.

Bedenklicher für das endgültige Zustandekommeu der internationalen Vereinbarung mußte die Thatsache erscheinen, daß — nachdem der oben erwähnte Antrag Deutschlands bezüglich der Ausdehnung des Verbots heimlicher Tarifbegünstigungen auf den inneren Verkehr abgelehnt worden war und nachdem bereits die Unterzeichnung des Schlußprotokolls durch die deutschen Delegirten aus diesem Anlasse eine Verzögerung erfahren hatte[2]) — die Erklärung der Bereitwilligkeit der deutschen Regierung zum endgültigen Vertragsabschlusse längere Zeit auf sich warten ließ. Inwieweit auch noch andere Momente dazu beigetragen haben mögen, den diplomatischen Abschluß der Verhandlungen mehrere Jahre hinauszuschieben, ist zu erörtern hier nicht die Stelle.

Erst im Herbst 1890 sah sich der schweizerische Bundesrath in der Lage, die betheiligten Staaten zu einer „Schluß-Konferenz" einladen zu können, um die Entwürfe der dritten Konferenz in einen Staatsvertrag umzuwandeln. Diese Schluß-Konferenz fand am 13. und 14. Oktober 1890 unter dem Vorsitze des Herrn Bundesraths Welti zu Bern statt. Da es sich, dem von den Regierungen angenommenen Programme des Schluß-Protokolls der dritten Konferenz vom 17. Juli 1886 zufolge, lediglich darum handelte, die Beschlüsse jener Konferenz in der Form eines Staatsvertrages zu sanktioniren, so war die Schluß-Konferenz seitens der Mehrzahl der betheiligten Staaten ausschließlich durch Diplomaten beschickt. Die Verhandlungen hatten deshalb auch, im Gegensatz zu denjenigen der drei vorangegangenen Konferenzen, einen wesentlich diplomatischen Charakter und wurden — unbeschadet des zweisprachigen Textes des Uebereinkommens — in französischer Sprache geführt.

---

[1]) Prot. S. 112 vgl. mit S. 65.

[2]) Dieselbe fand erst im November 1886 statt, nachdem das Schlußprotokoll vom 17. Juli den deutschen Delegirten offen gehalten worden war. Prot. der III. Konf. S. 67. Meili: internat. Verträge S. 37 Anm. 2.

Die Eröffnungs-Sitzung vom 13. Oktober[3]) befaßte sich zunächst mit der Prüfung der Vollmachten und mit der Feststellung der Form, in welcher das Schluß-Protokoll der dritten Berner Konferenz vom 17. Juli 1886 in ein endgültiges Uebereinkommen umgewandelt werden sollte. Demnächst wurde beschlossen, die Unterzeichnung des Uebereinkommens am folgenden Tage vorzunehmen. — Hierauf gab der deutsche Bevollmächtigte, Herr v. Bülow noch eine Erklärung ab, wonach der im § 3 Abs. 3 der Ausführungs-Bestimmungen gebrauchte Ausdruck „Tragfähigkeit", einem veränderten Sprachgebrauch bei der Aufschrift der deutschen Wagen zufolge, für die letzteren durch „Ladegewicht" zu ersetzen ist, und die Aufnahme einer desfallsigen Bemerkung in das „Vollziehungs-Protokoll" erforderlich erscheint. Die Konferenz beschloß einmüthig, diese Erklärung dem künftigen Centralamt zu überweisen, welches zu prüfen haben werde, welche Folge derselben zu geben sei.[4])

Am folgenden Tage, 14. Oktober 1890, wurde das Uebereinkommen sammt den dazu gehörigen Nebenverträgen und Beilagen von den Bevollmächtigten der vertragschließenden Staaten unterzeichnet. Unter den letzteren erscheint mit Oesterreich-Ungarn auch das Fürstenthum Liechtenstein, welches bei den vorbereitenden Konferenzen von 1878, 1881 und 1886 nicht vertreten gewesen war.

---

[3]) Das Protokoll dieser Sitzung, welches — im Gegensatz zu den Protokollen der 3 Sachverständigen-Konferenzen und zum Staatsvertrag nebst Schlußprotokoll — ausschließlich in französischer Sprache abgefaßt ist, findet sich abgedruckt in der Zeitung des Vereins D. Eisenbahn-Verwaltungen 1890 S. 1019/20. Dies ist aber nicht das vom deutschen Bevollmächtigten erwähnte s. g. „Vollziehungsprotokoll". Ein Protokoll der letzteren Art, welches Nachträge zu dem bereits 1886 formulirten „Schlußprotokoll" (jetzt „Protokoll" genannt) enthalten haben würde, ist überhaupt nicht aufgenommen worden.

[4]) Eine Entscheidung dieser Frage kommt dem Centralamte der ihm organisationsmäßig angewiesenen Stellung nach (Art. 57 und Reglement betr. die Errichtung des Centralamts) offenbar nicht zu. Vielmehr könnte die Thätigkeit des Centralamtes nur behufs Mittheilung der Erklärung an die übrigen Staaten oder behufs der Veröffentlichung (Art. 57 Ziff. 1 und 2) in Frage kommen. Von Anwendung der in Art. 57 Ziff. 2 vorgesehenen Bestimmung, betr. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des Uebereinkommens gemachten Vorschläge, kann schon um deswillen keine Rede sein, weil die Erklärung Deutschlands nicht etwa eine Aenderung des abgeschlossenen, sondern eine Erläuterung des abzuschließenden Uebereinkommens bezweckte. Von der materiellen Bedeutung der Erklärung Deutschlands wird weiter unten (§ 23. IV. 3. c.) die Rede sein.

Der so abgeschlossene Staatsvertrag, dessen deutscher und französischer Text im Anhange mitgetheilt ist, entspricht — abgesehen von der durch die diplomatische Schluß-Konferenz beigefügten Eingangsformel und der Bezeichnung des Schluß-Protokolls als „Protokoll" — wortgetreu dem im Schluß-Protokoll vom 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfe der dritten Konferenz.[5]) Insbesondere sind der deutsche und der französische Text dadurch, daß jeder derselben unterfertigt wurde, den Beschlüssen der Sachverständigen-Konferenzen entsprechend, als Original-Texte anerkannt.[6])

Die Ratifikation des Internationalen Uebereinkommens ist in üblicher Weise durch ausdrückliche Bestimmung (Art. 60 Abs. 2) vorbehalten worden. Der Austausch der Ratifikations-Urkunden ist, nachdem in den einzelnen Staaten die verfassungsmäßige Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren, soweit erforderlich, eingeholt war, am 30. September 1892 zu Bern erfolgt. Hiermit ist der völkerrechtliche Vertrag endgültig zum Abschlusse gelangt, juristisch perfekt geworden.[7]) Seine Wirksamkeit beginnt, der erwähnten Schlußbestimmung zufolge, 3 Monate darauf, somit am 1. Januar 1893.

---

[5]) Diese Thatsache hat auch in den Eingangs-Worten des Uebereinkommens Ausdruck gefunden: „. . . . . . . haben sich entschlossen, auf Grund des in ihrem Auftrag ausgearbeiteten und in dem Protokolle d. d. Bern, 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfes, ein Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abzuschließen . . ."

[6]) Vgl. oben, § 6 Anm. 3 und § 9 vorletzter Absatz. Die Texte dienen sich gegenseitig zur Erklärung. Bei den seltenen erheblicheren Unterschieden zwischen der deutschen und der französischen Ausdrucksweise ist es Sache der Auslegung darzuthun, welcher der beiden Fassungen der Absicht der Vertragschließenden mehr entspricht. In der Schrift von Schwab, welche den ausgesprochenen Zweck verfolgt, gewisse „Verbesserungen" des Uebereinkommens im Sinne des Verfassers durch das zu erwartende österreichische Einführungsgesetz zu veranlassen — als ob dies überhaupt möglich wäre —, sind diese leichten Textverschiedenheiten vielfach zum Ausgange willkürlicher Auslegungen genommen.

[7]) Vgl. Laband's Staatsrecht des D. Reichs I. S. 656. Geffcken in Heffter's Völkerrecht, S. 190 ff.

Erstes Hauptstück.

Eingangs-Bestimmungen.

Uebersicht.

§ 11.

A. Form und Wesen des Internationalen Uebereinkommens
(Art. 1 Abs. 2. Schlußprotokoll Ziff. IV).

1. Das am 14. Oktober 1890 zu Bern durch die Bevollmächtigten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn (auch für Liechtenstein), Italien, Frankreich, Rußland, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und der Schweiz abgeschlossene und durch den Austausch der Ratifikations-Urkunden am 30. September 1892 endgültig genehmigte Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr — Convention Jnternationale sur le transport de marchandises par chemins de fer — ist ein in feierlicher Form in deutscher und in französischer Sprache abgefaßter Staatsvertrag,[1]) welcher folgende Bestandtheile enthält:

[1]) Vergl. oben § 8 Anm. 6. Ueber die solenne Form der Staatsverträge im Gegensatz zu bloßen Protokollen oder Ministerialerklärungen s. u. A. Laband, Staatsrecht I, S. 656.

I. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (im engeren Sinn),

II. Reglement, betreffend die Errichtung eines Central-Amts,

III. Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr,

IV. (Schluß-)Protokoll.

Dazu kommen noch folgende in den Texten citirte Beilagen:

Zu I. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Zu III.

Anlage 1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

Anlage 2. Frachtbrief-Formular.

Anlage 3. Erklärung betr. die fehlende oder mangelhafte Verpackung der Güter.

Anlage 4. Nachträgliche Anweisung.

2. Das oben unter I aufgeführte Internationale Uebereinkommen (im engeren Sinne) bildet den Hauptvertrag. Die übrigen Theile (II. III. IV) enthalten damit in engster Verbindung stehende Nebenverabredungen, welche zur Ergänzung und Erläuterung des Hauptvertrages, sowie zu dessen Ausführung bestimmt sind.

Was namentlich die gesonderte Darstellung der unter III aufgezählten Ausführungsbestimmungen anlangt, so war dafür die Erwägung maßgebend, daß man die Abänderung gewisser, mehr dem Wechsel unterworfenen Festsetzungen, welche in der Regel nur der Genehmigung der Exekutive bedürfen werden, erleichtern wollte, ohne dabei den in den einzelnen Staaten geltenden verfassungsmäßigen Bestimmungen über die Mitwirkung der Staatsorgane bei Staatsverträgen vorzugreifen. In diesem Sinne bemerkt die Denkschrift der deutschen Kommissare,[2]) auf deren Vorschlag diese Trennung stattgefunden hat, Folgendes:

„Es erscheint zweckmäßig und der Ueblichkeit in ähnlichen Fällen entsprechend, zwei Kategorien von Konventionsbestimmungen zu unterscheiden:

A. dauernde, welche das Wesen der abzuschließenden Konvention enthalten und deren Gültigkeit in den meisten Staaten voraussichtlich der Bestätigung der gesetzgebenden Gewalten bedürfen wird,

---

[2]) Bei den Protokollen der I. Konferenz S. XXXXIX. Z. I.

B. mehr oder weniger vorübergehende, welche die den verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs anzupassenden Vorschriften reglementärer Natur enthalten und in der Regel nur der Genehmigung der Exekutive bedürfen werden.

Der Entwurf der deutschen Kommissare hat die Bestimmungen der ersten Art in den Vertrag, die der zweiten Art in die Ausführungsbestimmungen verwiesen."

Diese Darstellungsweise ist demnächst bei den Verhandlungen ohne Widerspruch angenommen worden. In gleichem Sinne wurde auf der dritten Konferenz[3]) unter allgemeiner Zustimmung konstatirt, „daß das Uebereinkommen und die Ausführungsvorschriften getrennte Vereinbarungen bilden, und daß dem Ermessen des einzelnen Staates, welche Faktoren die eine und die andere dieser Abmachungen zu genehmigen haben, in keiner Weise vorgegriffen wird."[4])

Darüber, ob es zu solchen Aenderungen wieder eines förmlichen Staatsvertrages bedarf, oder ob dazu — wie v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschrift Bd. 39 S. 55 annimmt[4a]) — der Austausch des Einverständnisses der zuständigen Verwaltungsbehörden genügen soll, sind Verabredungen bis jetzt überhaupt nicht getroffen.

3. Welches aber auch die Vorbedingungen für die Genehmigung der einzelnen Theile des internationalen Uebereinkommens (im weiteren Sinne) sein mögen: jeder dieser Bestandtheile hat sowohl für die vertragschließenden Regierungen, als für deren Unterthanen die gleiche rechtliche Wirkung. Um hierüber keinen Zweifel aufkommen zu lassen, ist in Art. 1 Abs. 2 des Uebereinkommens ausdrücklich festgesetzt:

---

[3]) Prot. S. 26 zu Art. 3.

[4]) Mißverstanden ist diese Erklärung, trotz ihres präcisen Wortlautes, von Eger im Archiv für öffentliches Recht III S. 383. Daselbst wird behauptet, man habe „bei den internationalen Verhandlungen den Grundsatz anerkannt, daß die Regierungen der vertragschließenden Staaten Abänderungen zu den Ausführungsbestimmungen sollen vereinbaren können, ohne an die Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren gebunden zu sein, wie dies bezüglich der Normen des Uebereinkommens selbst der Fall ist". Nichts lag aber den vertragschließenden Theilen ferner, als eine derartige Einmischung in das innere Staatsrecht der einzelnen Länder. Durch die Trennung sollte vielmehr nur die Genehmigung etwaiger Aenderungen der Ausführungs-Vorschriften für den Fall erleichtert werden, daß dazu nach dem inneren Rechte des einen oder des andern der Vertragsstaaten schon die Zustimmung der Exekutive genügen würde.

[4a]) Vergl. die ausführliche Besprechung der interessanten Schrift v. d. Leyen's in der Vereins-Zeitung Nr. 71 von 1891, insbes. Anm. 3.

„Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst."

In Erläuterung und Ergänzung dieser Vorschrift bestimmt Ziff. IV des Schlußprotokolls:

„Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Central-Amtes sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst. — Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratificirt werden soll, ist als integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst."

Was insbesondere die „Ausführungsbestimmungen" betrifft, so hat der oben angeführte Art. 1 Abs. 2 des Uebereinkommens nicht nur die gleichzeitig mit dem letzteren vereinbarten Ausführungsbestimmungen im Auge, sondern ebensogut deren etwaige spätere Abänderungen und Zusätze. Der Kreis dieser Ausführungbestimmungen ist zwar zur Zeit abgeschlossen, da es erforderlich erschien, gleichzeitig mit dem Uebereinkommen die dasselbe ergänzenden Vorschriften zu erlassen. Aber nichts hindert, daß diese letzteren im gemeinsamen Einverständniß der vertragschließenden Staaten ergänzt oder abgeändert werden, während das Uebereinkommen (im engeren Sinne) selbst unverändert in Kraft bleibt.[5])

4. Das Internationale Uebereinkommen charakterisirt sich in seiner Gesammtheit als ein Staatsvertrag, dessen Bestimmungen, nachdem die Publikation in den einzelnen Staaten[6]) erfolgt ist, in seinem Geltungsgebiete Gesetzeskraft erlangt haben. Seine Wirksamkeit beginnt, der im Art. 60 Abs. 1 getroffenen Festsetzung gemäß, 3 Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikations-Urkunden, so-

[5]) Dies geht aus dem oben Ziff. 2 erwähnten Zwecke, welcher mit der Vereinbarung getrennter Ausführungsbestimmungen verbunden wurde, zweifellos hervor. Dem entspricht auch die Fassung des deutschen Textes des Art. 1 Abs. 2: „welche . . . vereinbart werden", während aus dem französischen Wortlaut: „dispositions prises" wenigstens das Gegentheil nicht hergeleitet werden kann. Vergl. auch Prot. der III. Konf. S. 20.

[6]) In Deutschland durch das Reichsgesetz-Blatt von 1892 Nr. 39 S. 793 ff.

mit, da dieser am 30. September 1892 stattgefunden hat, am 1. Januar 1893.

Das Uebereinkommen ist nach den im Art. 60 Abs. 1 getroffenen weiteren Bestimmungen zunächst nur auf 3 Jahre abgeschlossen. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit zurückzutreten beabsichtigt, hat indeß die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Andernfalls ist das Uebereinkommen als für weitere 3 Jahre verlängert zu betrachten.[7])

5. Das Uebereinkommen verfolgt den Zweck, für den gegenseitigen internationalen Verkehr unter den Eisenbahnen in den vertragschließenden Staaten die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Publikum und den Verwaltungen, sowie die der letzteren unter einander zu regeln. Dasselbe hat zudem organische Einrichtungen geschaffen, um die Ausführung und die Fortbildung des Vertragszweckes zu erleichtern und zu sichern. Die erwähnten Vereinbarungen haben, ihrem Zweck entsprechend, zum Hauptgegenstand den internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag, d. h. den Vertrag über die auf Grund eines direkten Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in dasjenige eines andern derselben mittels der Eisenbahn zu bewirkende Beförderung von Gütern (Art. 1).

---

§ 12.

B. Geltungsbereich des Internationalen Uebereinkommens

(Art. 1 Abs. 1. Schlußprotokoll Ziff. I).

Der von Anfang an verfolgte und stets festgehaltene Zweck des Uebereinkommens ist, wie schon erwähnt,[1]) die Herstellung einheitlicher Vorschriften für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr der vertragschließenden Staaten. Wenn hierdurch die Grenzen für das Geltungsgebiet der zu vereinbarenden Normen im Allgemeinen vorgezeichnet waren, so ergab sich doch im Laufe der Verhandlungen[2]) das Bedürfniß einer genaueren Regulirung dieser Grenzen. Dieselbe ist im Art. 1 Abs. 1 des Uebereinkommens wie folgt vorgesehen:

---

[7]) Vergl. unten § 87.

[1]) Namentlich § 5 und § 11 Z. 5.

[2]) Zu vergleichen:

Schweizer. Entwurf Art. 1 (Prot. der I. Konf. S. VII.).

Schweizer. Memorial S. 3—5.

„Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind."

Aus dieser grundlegenden Bestimmung ergeben sich, im Verein mit den unten zu erwähnenden Festsetzungen des Schluß-Protokolls, die nachstehenden Sätze:

I. Das Uebereinkommen findet **nur** Anwendung unter folgenden Voraussetzungen:

1. Gegenstand der Abmachungen ist nicht der gesammte Eisenbahn-Transport, sondern nur die Beförderung von Gütern[3]) auf der Eisenbahn.

Unter „Gut" oder „Waare"[4]) versteht das Uebereinkommen jede Sache, welche auf Grund eines Frachtbriefes befördert werden soll. Hiernach ist die Anwendung des Uebereinkommens ausgeschlossen:

a. nicht nur für den Transport von Personen, sondern auch für denjenigen Transport von Sachen, welcher als ein Anhang des Personen-Transports zu betrachten ist. Dies gilt namentlich für Reise-

---

Deutscher Entwurf Art. 1 a (Prot. der I. Konf. S. VII.).
Denkschrift hierzu (ebendas. S. XLIX, LI).
Prot. der I. Konf. zu Art. 1 a S. 5—7, 64.
„ „ „ „ „ Art. 20 S. 40/41.
„ „ „ „ „ Art. 5 S. 94.
„ „ II. „ „ Art. 1 S. 7, 74, 139.
„ „ III. „ „ Art. 1 S. 19—25.

[3]) Ueber die Nothwendigkeit der Beschränkung des Uebereinkommens auf den Gütertransport s. oben §. 5 Anm. 6.

[4]) Beide Ausdrücke sind gleichbedeutend: Prot. der I. Konf. S. 93 zu § 1 der Ausf.-Bestimmungen. Der französische Text gebraucht ausschließlich den Ausdruck „la marchandise", der deutsche meistens den Ausdruck „Gut" oder „Frachtgut", welcher letztere in einem engeren Sinne auch gewöhnliches Gut im Gegensatz zu Eilgut (Art. 6 lit. g.) bezeichnet. Er begreift, mit dem oben unter 1 erwähnten Vorbehalt, auch Fahrzeuge und lebende Thiere. Wegen der letzteren vergl. Art. 31 Z. 5 und 6. Der Ausdruck „Gut" umfaßt an sich auch Leichen, welche indeß gemäß § 1 Ziff. 3 der Ausf.-Best. vom internationalen Transport ausgeschlossen sind; s. unten § 15 B. I. 3.

gepäck,[5]) d. h. für Gegenstände, welche von Reisenden mitgeführt und gegen „Gepäckschein" auf den Gepäck-Expeditionen aufgegeben werden. Diese oder eine ähnliche Beförderungsweise, insbesondere auch auf „Beförderungsschein", kann bei den meisten Gegenständen, welche im Falle ihrer Aufgabe mit Frachtbrief zum Güter-Transport gehören würden, vorkommen. So namentlich auch bei Fahrzeugen und lebenden Thieren. Die Tarife und Reglements der Eisenbahnen haben zu bestimmen, unter welchen Umständen eine derartige, an den Personen-Transport sich eng anschließende Beförderung von Sachen stattfindet. Das unterscheidende Merkmal für solche dem Güterverkehr entzogene Transporte ist deren Aufgabe für reisende Personen bei der Gepäck-Expedition auf besonderen von dieser auszustellenden Schein, während das Frachtgut bei den Güter-Abfertigungsstellen mit Frachtbrief aufgegeben wird.

Eine weitere Konsequenz aus dem oben erwähnten Begriffe des „Gutes" ist es, daß das Uebereinkommen keine Anwendung findet:

b. auf die durch die Post unter Benutzung der Eisenbahn bewirkte Beförderung von Postsendungen, wie Pakete, Briefe, Zeitungen. Derartige Transporte erfolgen bekanntlich nicht auf Grund eines Frachtvertrages, sondern nach Maßgabe von gesetzlichen Bestimmungen, Konzessionsbedingungen und besonderen Vereinbarungen. Sie sind somit schon durch Art. 1, welcher Beförderung auf Grund eines Frachtbriefes voraussetzt, der Herrschaft des Uebereinkommens entzogen. Wenn an anderem Orte — in Art. 2 Ziff. 1 — von Gegenständen gehandelt wird, welche dem Postzwange unterworfen sind, so geschieht dies nicht, um die Benutzung der Eisenbahn durch die Postverwaltung als von der Anwendbarkeit des Uebereinkommens ausgeschlossen zu bezeichnen — was schon aus Art. 1 hervorgeht —, sondern um auszusprechen, daß postzwangspflichtige Güter auch im internationalen Verkehr nicht mit der Eisenbahn befördert werden dürfen.[6])

2. Dem Uebereinkommen sind nur solche Eisenbahn-Gütersendungen unterworfen, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden

---

[5]) Die Denkschrift der deutschen Kommissare bemerkt darüber (zu Art. 1b): „Es versteht sich nach dem Wortlaut des Art. 1a (jetzt 1) . . . von selbst, daß die Beförderung von Personen und Reisegepäck nicht Gegenstand des Vertrages ist".

[6]) Das Nähere hierüber s. unten im § 14 B.

Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates befördert werden.

Hiernach beschränkt sich die Anwendung des Uebereinkommens:

a. überhaupt auf den internationalen Verkehr. Das Uebereinkommen bezieht sich nicht auf diejenigen Transporte, welche sich innerhalb der Grenzen eines und desselben Staates bewegen. Für diesen „inneren" oder „internen" Verkehr gelten lediglich die Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen der einzelnen Staaten. Das Uebereinkommen hat darauf keinerlei direkten Einfluß. Wieweit es nützlich und zur Vermeidung von Konflikten [7]) vielleicht selbst nothwendig erscheinen mag, die innere Gesetzgebung mit den durch das Uebereinkommen festgesetzten Grundsätzen des internationalen Rechts in Einklang zu bringen oder zu erhalten, bleibt dem souveränen Ermessen jedes der vertragschließenden Staaten anheimgestellt.

Die Beschränkung des Uebereinkommens auf den internationalen Verkehr bildet schon den Ausgangspunkt der ersten Verhandlungen [8]) und ist stets festgehalten worden. Im schweizerischen Memorial von 1875 ist in dieser Hinsicht folgendes ausgeführt:

„Zunächst wird die Konferenz die Vorfrage zu entscheiden haben: ob durch die Verabredung gewisse einheitliche Normen des Frachtverkehrs der Eisenbahnen in dem Sinne als allgemein verbindlich festzustellen seien, daß sie in sämmtlichen Vereinsstaaten für den externen und internen Verkehr gelten sollen, — oder ob nur für den internationalen Frachtverkehr zwischen den Bahnen verschiedener Vereins-Staaten solche einheitliche Normen zu vereinbaren seien, neben denen jeder Staat für den internen Verkehr beliebige andere, abweichende

---

[7]) Derartige Unzuträglichkeiten können namentlich im Hinblick auf Art. 4 entstehen. Vergl. unten, §. 16. Sie würden insbesondere auch zu befürchten sein, wenn der im Art. 11 ausgesprochene Grundsatz der Publizität der Tarife nicht auch in den inneren Rechten gleichmäßig gehandhabt würde. Vergl. unten, bei Anm. 9 und § 28. II. 1. c.

[8]) Sie war, wie oben — § 5 Anm. 6 — gezeigt, eine Lebensfrage für das Zustandekommen des Vertragswerkes.

Es entspricht nicht dem wirklichen Sachverhalt, wenn Eger (in der Zeitschr. für österr. Eisenbahnwesen IV S. 7) behauptet, es sei ursprünglich beabsichtigt gewesen, unter Aufhebung aller internen Eisenbahnfrachtrechte ein den internen und externen Verkehr umfassendes Recht zu schaffen. Dieser ungeheuerliche Gedanke ist allerdings von Eger vertheidigt, an maßgebender Stelle aber, wie aus der Entstehungsgeschichte klar hervorgeht, nur ausgesprochen worden, um ihn sofort als unausführbar zu bezeichnen.

Normen festhalten beziehungsweise neu einführen könne. Der Entwurf hat sich auf den letzten Standpunkt gestellt. Die mannigfachen Uebelstände und Schwierigkeiten, welche in Folge davon aus Verschiedenheit des Rechts für den internen und desjenigen für den externen Verkehr der Bahnen ein und desselben Staates entstehen können, sind nicht übersehen worden. Sie werden aber aufgewogen durch die Befürchtung, daß bei Einhaltung des entgegengesetzten Standpunktes eine Einigung entweder gar nicht oder doch nicht für solche Normen würde erzielt werden, auf die im Interesse des Publikums das Hauptgewicht zu legen ist."

Die Denkschrift der deutschen Kommissare vom Jahre 1878 bemerkt hierzu unter Nr. I (Prot. der I. Konf. S. XLIX):

„Hinsichtlich der Tragweite der zu vereinbarenden Festsetzungen tritt man der Ansicht des schweizerischen Memorials bei, daß es sich empfiehlt, dieselben nur auf den internationalen Verkehr zu beziehen und es der Gesetzgebung jedes einzelnen Vertragsstaates zu überlassen, inwieweit es wünschenswerth erscheint, sein internes Recht nach ähnlichen Grundsätzen zu regeln."

Dieses Programm ist allseitig angenommen und im Laufe der Verhandlungen ausnahmslos durchgeführt worden. Als in einer Einzelfrage — bei Berathung des Art. 11, betr. die Unzulässigkeit heimlicher Tarifbegünstigungen — von deutscher Seite auf die Nothwendigkeit hingewiesen wurde, in diesem Punkte ausnahmsweise die Festsetzungen des Uebereinkommens auf die inneren Rechte auszudehnen, wurde dies unter Hinweisung auf das ursprüngliche Programm von allen übrigen Delegationen abgelehnt. Aus diesem Anlaß ist auch eine Erklärung der Bevollmächtigten in das Schluß-Protokoll (unter Ziff. II) aufgenommeu, „daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde."[9])

Findet hiernach das Uebereinkommen ausnahmslos nur Anwendung auf internationale Eisenbahn-Sendungen, so sind darunter

b. nur solche Sendungen zu verstehen, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus einem Staat in den anderen befördert werden. Erfolgt dagegen die Beförderung von

---

[9]) Ueber den weiteren Wortlaut jener Erklärung, welcher allerdings ein gewisses materielles Zugeständniß an den formell abgelehnten Antrag Deutschlands enthält, s. unten, § 28. II. 1. c.

Grenze zu Grenze, derart, daß für jedes der vom Gute zu durchlaufenden Staatsgebiete ein besonderer Frachtbrief ausgestellt wird, so ist dies kein einheitlicher internationaler Transport, sondern eine Reihe interner Transporte, für deren jeden das innere Recht des von ihm durchlaufenen Staates zur Anwendung kommt.[9a]) Von diesen natürlichen Grundsätzen geht auch das Uebereinkommen aus, indem es im Art. 1 den Gebrauch eines durchgehenden Frachtbriefes für eine der Vorbedingungen seiner Anwendbarkeit erklärt.

Schon der vorläufige schweizerische Entwurf enthält im Art. 1 diese Bestimmung, und das schweizerische Memorial bemerkt dazu:

„Es wird hier der internationale Eisenbahn-Frachtkontrakt im Sinne der Vereinbarung, auf den sich die zu vereinbarenden Normen beziehen sollen, nach Inhalt und Form scharf abgegrenzt gegenüber sonstigen Frachtverträgen der Bahnen, für welche das besondere Recht der einzelnen Staaten in Geltung bleibt. Als wesentlicher Inhalt dieses internationalen Eisenbahn-Frachtkontraktes erscheint hiernach die Uebernahme eines Gütertransports von einer Eisenbahnstation des einen Konventionsstaates zu einer Eisenbahnstation eines andern Konventionsstaates . . . . . Als formell wesentlich erscheint ein direkter Frachtbrief, welcher vom Absender nach den speciellen Vorschriften des Art. 2 (jetzt 6) ausgestellt und von der Absendungsbahn nach Art. 4 (jetzt 8) mit ihrem Stempel versehen wird."

Damit vollkommen übereinstimmend äußert sich die Denkschrift der deutschen Kommissarien (Prot. der I. Konf. S. XLIX unter I) wie folgt:

„Es wird auch deutscher Seits für durchaus nothwendig erachtet, nicht nur materiell die Bedingungen zu bestimmen, unter denen das internationale Frachtrecht zur Anwendung kommt, sondern auch eine sofort erkennbare äußere Form für die Eingehung des internationalen Frachtvertrages vorzuschreiben und ihn dadurch von dem internen Frachtvertrag zweifellos zu unterscheiden."

Diese Anschauungsweise ist, wie dies aus dem Folgenden des Näheren hervorgeht, für das Uebereinkommen maßgebend geblieben.

Schon in der ersten Konferenz[10]) konstatirte der Präsident, die Tragweite des Art. 1 sei die, daß es künftig nur ein System für den internationalen Verkehr geben solle, daß es aber daneben auch

---

[9a]) Vergl. oben, § 2 im Eingang.

[10]) Prot. S. 41 zu Art. 1.

den Bahnen[10a]) freistehe, die Waaren von Land zu Land in gebrochenem Verkehr zu befördern. Nachdem man in der zweiten Konferenz auf diesen Gegenstand zurückgekommen war,[11]) sprach sich der Kommissionsbericht[12]) darüber, ohne daß von irgend einer Seite Widerspruch erhoben worden wäre, dahin aus: „daß es nicht zulässig ist, derartige internationale Transporte unter der Herrschaft eines anderen Rechts zu versenden, als des im Uebereinkommen festgesetzten, daß somit, sofern überhaupt ein direkter Frachtbrief zur Anwendung kommt, das im Art. 6 vorgesehene Formular für den internationalen Verkehr obligatorisch ist, daß jedoch nichts entgegensteht, wenn der Absender es vorzieht, eine Sendung mit mehreren Frachtbriefen von Grenze zu Grenze zu befördern, in welchem Fall das interne Recht jedes einzelnen Staates zur Anwendung kommt." Dies setzt allerdings voraus, daß, da die Grenzbahnhöfe sich selten genau auf der Grenze befinden, geringfügige Ueberschreitungen der letzteren nicht gerechnet werden, wie dies in der That durch die Bestimmung unter Ziff. I des Schluß-Protokolls ermöglicht ist.[13])

Hiernach ist es vollständig in das Belieben des Absenders gestellt, ob er, sofern im Uebrigen die Voraussetzungen eines internationalen Transports gegeben sind, das Gut durch Anwendung eines durchgehenden internationalen Frachtbriefes versenden und damit den Transport dem Rechte des Uebereinkommens unterwerfen will, oder ob er vorzieht, das Gut durch Vermittelungsadressen und interne Frachtbriefe von Grenze zu Grenze zu befördern und damit der Anwendung des Uebereinkommens zu entziehen. Dagegen ist[13a]) die Entscheidung dieser Frage durchaus unabhängig von dem Ermessen der Eisenbahn. Die Versandtstation kann eine ihr mit direktem internationalen Frachtbrief übergebene Sendung, welche den Vorschriften des Uebereinkommens entspricht, nicht zurückweisen, es müßte denn einer der im Art. 5 vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegen. Einer Zurückweisung aber würde es gleich zu achten sein, wenn die Eisen-

---

[10a]) aber nur auf Verlangen des Absenders, welches durch Anwendung interner Frachtbriefe mit Zwischenadressen zum Ausdruck zu bringen ist. Vergl. unten, Anm. 13a.

[11]) Prot. S. 7/8.

[12]) Prot. S. 74.

[13]) s. unten Ziff. 4.

[13a]) wie zur Vermeidung von Mißverständnissen hervorgehoben werden muß. Vergl. oben, Anm. 10a.

bahn die Aufgabe des Guts mit internem Frachtbrief unter Angabe einer Vermittelungsadresse verlangen wollte.

Wie sich bereits aus dem Vorstehenden ergiebt, wird ein Frachtbrief als „durchgehend" bezeichnet, wenn er direkt und ohne Zuhilfenahme einer Vermittelungsadresse an den Empfänger gerichtet ist. Man spricht deshalb auch von direktem Frachtbrief und bezeichnet Sendungen, welche mit einem solchen Frachtbriefe aufgegeben sind, als „direkte Transporte".[14]) Durch die Annahme eines direkten oder durchgehenden Frachtbriefes seitens der Eisenbahn aber wird — den Bestimmungen der Art. 5 und 27 des Uebereinkommens zufolge — der Frachtvertrag zwischen dem Absender und der Eisenbahn für die gesammte Transportstrecke abgeschlossen, auch wenn die an der Beförderung betheiligten Eisenbahnen keine „direkten Verkehre" oder „direkte Expeditionen", mit welchen regelmäßig auch direkte Tarife verbunden sind, vereinbart haben.[15]) Letzteres ist, namentlich in den „Eisenbahnverbänden" vielfach geschehen. Das Vorhandensein derartiger „direkter Verkehre" in dem angegebenen, durch den Sprachgebrauch sanktionirten Sinne ist indeß — wie zur Vermeidung naheliegender Mißverständnisse hervorgehoben werden muß, zur Anwendbarkeit des Uebereinkommens nicht erforderlich.

Wohl aber gehört hierzu,

c. daß die Sendung aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates befördert wird.

Die Vertragsstaaten sind im Eingange des Uebereinkommens — s. den Anhang dieses Werkes — aufgeführt.[16]) Unter diesen bilden Oesterreich (nebst Liechtenstein) und Ungarn dem Auslande gegenüber nur einen vertragschließenden Staat, obschon sie bei den Berathun-

---

[14]) Eine in diesem Sinne seitens der deutschen Delegation (im Prot. der II. Konf. S. 8) abgegebene Erklärung fand keinen Widerspruch.

[15]) Vergl. Prot. der I. Konf. S. 6.

Es war von russischer Seite der Antrag gestellt worden, die Anwendbarkeit des Uebereinkommens von der weiteren Bedingung abhängig zu machen, daß die Absendungs- und die Bestimmungsstation für den direkten internationalen Güterverkehr eröffnet sind. Auf die Erklärung der Delegirten Deutschlands und der Schweiz: „daß es sich nicht um direkten Tarif handle, sondern um Herstellung eines einheitlichen Rechts, welches in dem internationalen Frachtbriefe seinen Ausdruck findet und alle Zwischenpersonen entbehrlich macht", zog die russische Delegation jenes Amendement zurück.

[16]) S. hierüber auch oben, § 5 Z. I. u. § 11 Z. 1.

gen je eine besondere Stimme führten. Sendungen zwischen diesen beiden geeinigten Ländern sind deshalb als innere, nicht als internationale im Sinne des Uebereinkommens zu betrachten.[17])

Mit den in dem Staatsvertrage als Kontrahenten bezeichneten 9 Mächten — Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Rußland, Belgien, Niederlande, Luxemburg und Schweiz — ist der Kreis der Vertragsstaaten geschlossen. Der Hinzutritt weiterer Staaten zum Uebereinkommen würde, da hierwegen in diesem Staatsvertrage aus naheliegenden Gründen nichts vorgesehen ist, in Anwendung allgemein anerkannter Rechtsgrundsätze als ein neuer Staatsvertrag der Zustimmung sämmtlicher Kontrahenten bedürfen. Ebenso würde der Rücktritt auch nur eines der Betheiligten (vergl. Art. 60 Abs. 1), da auch für diesen Fall ein Vorbehalt nicht gemacht ist, die Aufhebung des Uebereinkommens für sämmtliche Vertragsstaaten zur nothwendigen Folge haben.[18])

Daraus, daß zur Anwendung des Uebereinkommens für erforderlich erklärt ist, daß die Sendung aus einem dieser Staaten nach einem andern derselben[19]) befördert wird, ergiebt sich, daß Transporte, welche mit direktem Frachtbrief aus einem dem Uebereinkommen nicht angehörigen Staate nach dem Konventionsgebiete oder über dieses hinaus, oder in umgekehrter Richtung befördert werden, desgleichen solche Sendungen unter Konventionsstaaten, welche Nichtkonventionsgebiete transitiren, der Herrschaft des Uebereinkommens nicht unterliegen.[20]) Selbstverständ-

---

[17]) Durch Art. VIII. Abs. 1 des Gesetzes vom 27. Juni 1878, betr. das Zoll- und Handelsbündniß zwischen Oesterreich und den Ländern der ungarischen Krone, ist die gleichmäßige Behandlung der Eisenbahn-Angelegenheiten in beiden Ländergebieten vorgesehen. v. Buschmann, Das neue Betriebsreglement S. 6. — Vergl. auch Schwab, das Internationale Uebereinkommen S. 16/17.

[18]) Eine höchst eigenthümliche Begründung dieses selbstverständlichen Satzes findet sich bei Eger in der v. Stein'schen Zeitschrift. Bd. IV. (1891) S. 196 Anm. *, indem dafür das argumentum a contrario (!) gegenüber desfallsigen Bestimmungen anderer Staatsverträge, z. B. des Weltpostvertrages, der Literarkonvention ꝛc. angerufen wird. — Daß, wie v. Stengel in einem Aufsatz in der Münchener Allgemeinen Zeitung vom 1., 6., 7. und 10. September 1892 über „die Staatsverträge und das moderne Völkerrecht" behauptet, die Freistellung des Beitritts dritter Staaten zum Wesen derartiger Konventionen oder Unionen gehöre, kann nicht zugegeben werden.

[19]) „à destination" d'un autre Etat contractant.

[20]) Ob für derartige das Konventionsgebiet überschreitende Sendungen die Anwendung eines den ganzen Transport beherrschenden direkten Frachtbriefes

lich ist dies bezüglich der im Nichtkonventionsgebiet befindlichen Strecke, weil in dieser Hinsicht den Vertragschließenden eine Verfügung überhaupt nicht zusteht. Dasselbe gilt aber auch, sobald die Sendung auf durchgehenden Frachtbrief befördert wird, für die im Gebiete des Uebereinkommens liegende Strecke. Solche, Nichtkonventionsgebiete berührende Sendungen werden aber dem Uebereinkommen im Gebiete des letzteren unterworfen, sobald beim Eintritt in dieses oder beim Austritt aus demselben ein neuer Frachtbrief ausgestellt wird und für den Transport innerhalb des Konventionsgebietes die Voraussetzungen des Art. 1 vorliegen. In diesem Sinne sagt bereits die Denkschrift der deutschen Kommissare — Prot. der I. Konf. S. LI — „daß Sendungen, welche nur theilweise unter die Bestimmungen der internationalen Konvention fallen, weil ihr Aufgabe- oder Bestimmungsort außerhalb des Vertragsgebiets liegt, nur innerhalb des letzteren auf Grund des internationalen Frachtbriefes befördert werden können, daher beim Eintritt bezw. Austritt der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes bedürfen", — wenn nämlich das Uebereinkommen auf sie Anwendung finden soll.

Zu den bisher erörterten Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Uebereinkommens tritt die weitere hinzu, daß

3. die Sendungen auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der dem Uebereinkommen beigefügten Liste bezeichnet sind.

Diese Liste, welche sich im Anhang dieses Werkes abgedruckt findet, ist derart aufgestellt, daß die dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen einzeln aufgeführt, die ausgeschlossenen aber nur dann namhaft gemacht sind, wenn sie Theile einer im Allgemeinen dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahn bilden.[21])

---

zulässig ist, ob nicht insbesondere verlangt werden kann, daß für die Sendung, soweit sie sich im Konventionsgebiet bewegt, ein den Bestimmungen des Uebereinkommens entsprechender Frachtbrief ausgestellt wird, dies hängt von den Vereinbarungen der Bahnen der Gesammtstrecke ab, welche ja der Genehmigung der Aufsichtsbehörden bedürfen. Das Berner Uebereinkommen enthält nach dieser Richtung keine bindende Vorschrift. Sicher werden aber die an letzterem betheiligten Staaten dahin wirken, daß direkte Verkehre, welche die Grenzen des Gebiets des Uebereinkommens überschreiten, wie z. B. der deutsch-orientalische Verband, ihre Tarifbedingungen, soweit irgend thunlich, den Vorschriften des Uebereinkommens anpassen. Vergl. auch den Artikel in der Vereinszeitung 1891 S. 740, dessen Ausführungen nach obigem richtig zu stellen sein werden.

[21]) Schlußprotokoll der III. Konf. S. 112.

Auf Grund einer weiteren Verabredung[22]) wurde von der Schweiz unter Benutzung des von den Vertragsstaaten mitgetheilten Materials auch eine Karte aufgestellt, auf welcher die am Uebereinkommen theilnehmenden Bahnen grün, die ausgeschlossenen Bahnen und Strecken aber roth verzeichnet sind. Diese Uebersichtskarte dient zur Veranschaulichung der Liste, bildet aber nicht, wie diese, einen Bestandtheil des Uebereinkommens.

In der Liste hat jeder der vertragschließenden Staaten diejenigen Bahnen seines Gebietes bezeichnet, welche er als geeignet betrachtet, an dem Uebereinkommen theilzunehmen. Thatsächlich sind darin fast alle für den internationalen Verkehr erheblichen Bahnen aufgenommen. Ausgeschlossen wurden nur Bahnen von vorwiegend lokaler Bedeutung — darunter eine größere Anzahl italienischer — und solche, welche mit dem übrigen Netze nicht in Schienenverbindung stehen. Letzteres ist namentlich bezüglich verschiedener russischer Bahnen der Fall.

Im Uebrigen ist direkte Schienenverbindung nicht — wie dies im ursprünglichen schweizerischen Entwurfe (Art. 1) geschehen war — als eine unumgängliche Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Uebereinkommens bezeichnet. Schon der Entwurf der deutschen Kommissare glaubte von diesem Erforderniß absehen zu sollen, um nicht Bahnen mit abweichender Spurweite und die Beförderung mittels Trajekt-Anstalten auszuschließen: s. die beiden Entwürfe sowie die deutsche Denkschrift bei den Prot. der I. Konf. S. LII, LI.

Thatsächlich befinden sich in der Liste selbst solche Bahnen, welche durch die See von dem übrigen Schienennetze getrennt sind, wie namentlich die sicilischen.

Da die Liste einen integrirenden Bestandtheil des Uebereinkommens bildet, so könnte sie nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nur im Einverständnisse sämmtlicher Theile abgeändert werden. Es wurde indeß anerkannt, daß einerseits dem Beitritt eines der contrahirenden Staaten mit neuen Bahnen oder Linien niemals etwas im Wege stehe, und daß andererseits kein Staat gezwungen werden könne, solche Bahnen in dem Verzeichniß zu belassen, welche sich seiner Meinung nach nicht mehr zur Ausführung internationaler Transporte eignen. In diesem Sinne ist eine Abänderung der Liste durch jeden einzelnen Staat für die ihm angehörigen Bahnen im Art. 58, auf

---

[22]) Ebendaselbst.

welchen schon im Art. 1 Bezug genommen wird, unter gewissen Voraussetzungen zugelassen.[23])

Die auf diese Frage bezüglichen Bestimmungen der Art. 1 und 58 sind das Ergebniß langer und schwieriger Verhandlungen, welche sämtliche drei Konferenzen beschäftigt haben. Weder der schweizerische vorläufige Entwurf, noch derjenige der deutschen Kommissiare, noch der aus den Verhandlungen der ersten Konferenz hervorgegangene hatte eine derartige Beschränkung der Anwendbarkeit des Uebereinkommens auf speciell bezeichnete Bahnen enthalten. Indeß hat sich schon die erste Konferenz ausführlich mit der Frage beschäftigt, ob nicht gewisse Bahnen im Hinblick auf ihre finanzielle Lage auszuschließen seien. Auch war man — einer Protokollbemerkung am Schlusse der ersten Konferenz[24]) zufolge — ursprünglich darüber einverstanden gewesen, daß sich das Uebereinkommen auf Lokalbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung nicht beziehen solle. Eine derartige Unterscheidung erwies sich indeß schon darum als unausführbar, weil diese Ausdrücke in den verschiedenen Ländern nicht ganz dieselbe Bedeutung haben. Auch schien die grundsätzliche Ausschließung solcher Bahnen unerwünscht und ungerechtfertigt, indem es Sekundärbahnen giebt, welche auch dem großen Verkehre dienen. So einigte man sich auf der zweiten Konferenz[25]) dahin, anzuerkennen, daß gewisse Bahnen sich im Hinblick auf ihren rein lokalen Charakter oder auf ihre finanzielle Lage für den internationalen Verkehr nicht eignen nnd daß nur der einzelne Staat in der Lage ist, die bezüglichen Eigenschaften seiner Bahnen zu kennen. Es sollte deshalb — dem von der zweiten Konferenz ausgearbeiteten Entwurf zufolge — jeder Staat spätestens bei der Ratifikation des Uebereinkommens eine Liste der von ihm als für den internationalen Transport geeignet bezeichneten Bahnen allen übrigen Staaten mittheilen, auch befugt sein, an dieser Liste später beliebige Aenderungen vorzunehmen (Art. 1 Abs. 1 a. E., Art. 60 Abs. 3 und Art. 58 Abs. 1, sämmtl. in der 1881" Fassung). Die dritte Konferenz[26]) endlich änderte diese Bestimmungen auf Anregung Deutschlands, welches eine noch weitergehende Beschränkung der Befugniß der Vertragsstaaten

---

[23]) Das Nähere s. unten, § 82.

[24]) Prot. S. 94 zu Art. 5.

[25]) Prot. S. 7. 47.

[26]) Prot. S. 19—21, 58—60 zu Art. 58 und 60.

zur Streichung einzelner Bahnen gewünscht hätte, in der angegebenen Weise ab.

4. Für die Anwendbarkeit des Uebereinkommens im Grenzverkehr kommen noch die folgenden besonderen Bestimmungen der Z. I des (Schluß-) Protokolls vom 14. Oktober 1890 in Betracht:

a. „In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselbe auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren."

b. „Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe eines Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt: es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Die Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhof oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des andern Staates."

Beide Festsetzungen (a und b) entstammen den Verhandlungen der dritten Konferenz, deren Mehrheit der Ansicht war, daß die Anwendung des Uebereinkommens auf die erwähnten Fälle zu Unzuträglichkeiten führen könnte.[27])

---

[27]) Prot. III. Konf. S. 21 ff. Es war von deutscher Seite beantragt, in das Schlußprotokoll eine Erklärung dahin aufzunehmen: „daß in Fällen, wo ein Transport das Ausland nur dadurch berührt, daß der Betrieb der transportirenden Bahn im Auslande mündet oder das Ausland transirt, ein internationaler Transport im Sinne dieses Uebereinkommens nicht vorliege". Die I. Kommission der Konferenz, an welche dieser Antrag verwiesen wurde, war indeß ihrer Mehrheit nach der Ansicht, daß dieser Antrag, soweit es sich um die in einem anderen Staate mündenden Bahnen handelt, zu weit gehe und den Grundsatz, daß zum Wesen des internationalen Verkehrs nicht der Verkehr zwischen zwei oder mehreren verschiedenen Ländern angehörigen Verwaltungen,

Nach der zu a erwähnten Bestimmung ist z. B. eine Sendung von Frankfurt a. M. nach Constanz, welche mit der badischen Bahn über Basel und Schaffhausen geleitet wird, dem Internationalen Uebereinkommen nicht unterworfen, weil in diesem Falle Abgangs- und Bestimmungsstation in Deutschland liegen und die Sendung das Ausland nur transitirt, und zwar auf einer Bahn, deren Betrieb auch auf schweizerischem Gebiete einer deutschen Verwaltung angehört. Würde die erwähnte Sendung aber von Basel an durch Vermittlung der schweizerischen Bahnen nach Constanz geleitet, so wäre der Transport als ein internationaler im Sinne des Uebereinkommens zu betrachten, weil in diesem Falle der Transit über das fremde Gebiet durch fremde Bahnen vermittelt wird.

In Anwendung der zu b vorgesehenen Bestimmung würde z. B. eine Sendung aus Deutschland nach Basel (bad. Bahnhof), wo die Zollbehandlung stattfindet, oder von da nach Deutschland, dem Uebereinkommen dann und nur dann anterworfen sein, wenn dessen Anwendung vom Absender verlangt wird. Letzteres wird mittels Gebrauchs eines internationalen Frachtbrief-Formulars (Art. 6) zu geschehen haben. Die Beantwortung der Frage, welches Recht im Falle b zur Anwendung kommt, hängt also ganz davon ab, welches Frachtbrief-Formulars der Absender sich bedient hat. Im Falle a ist dagegen die Anwendung des Uebereinkommens unter allen Umständen ausgeschlossen.

Falls nun aber auf Grund der unter a und b erwähnten Be-

---

sondern lediglich der Uebergang von einem Land in das andere gehört, zu sehr beeinträchtigen würde. Andererseits wurde anerkannt, daß es sich sehr oft nur um einen Verkehr mit bloßer Ueberschreitung der Grenze bis zur nächsten Zollstation handle, wie z. B. bei Sendungen aus Frankreich bis zur Zollstation Deutsch-Avricourt. Wenn man auch für diesen Verkehr die Anwendung des internationalen Uebereinkommens in absoluter Weise vorschreibe, würde man ohne hinreichenden Grund die gegenwärtigen Verhältnisse zu sehr alteriren. Auch würde dadurch der in den Verhandlungen oft erwähnte gebrochene Verkehr von Grenze zu Grenze unmöglich werden, da die Grenzbahnhöfe meistens nicht auf der Grenze selbst liegen. Die Commission schlug deshalb eine im Wesentlichen mit obigem Text (a und b) übereinstimmende Erklärung zum Schlußprotokoll vor, welche im Laufe der Verhandlungen die angegebene Fassung erhielt. Vielfache Anfechtungen erfuhr das unter b statuirte Wahlrecht des Absenders zwischen zwei verschiedenen Gesetzgebungen, weil es einen Zustand der Unsicherheit schaffe, der durch nichts begründet erscheine. Indeß gelangte die betreffende Bestimmung schließlich durch Entscheidung der Präsidialstimme zur Annahme. Prot. III. Konf. S. 24/25.

stimmungen des Schluß-Protokolls das Uebereinkommen auf einen an sich internationalen Transport keine Anwendung findet, so ist damit nicht etwa gemeint, daß nunmehr die Bestimmungen des inneren Rechts der transportirenden Bahn auch für die im Auslande befindliche Transportstrecke ohne Weiteres maßgebend sein sollen.[28]) Die Entscheidung der Frage, welches Recht für derartige Sendungen zur Anwendung kommt, ist nicht Sache des Uebereinkommens. Es werden dafür in erster Reihe die zwischen den betheiligten Staaten etwa getroffenen besonderen Abmachungen und in deren Ermangelung die Grundsätze des internationalen Privatrechts maßgebend sein.

II. Das Internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf **alle** Sendungen, welche die oben unter I. 1—4 aufgeführten Voraussetzungen in sich vereinigen.[29])

Dies ergiebt sich aus dem klaren Wortlaut und Sinn des Art. 1 wie aus dem ganzen Zweck des Uebereinkommens. Dasselbe ist, wie oben (§ 11 Ziff. 4) gezeigt wurde, seiner äußeren Erscheinung nach ein Staatsvertrag, seiner Wirkung nach ein Gesetz. Hieraus folgt:

1. Das Uebereinkommen bindet innerhalb der von ihm selbst gezogenen Schranken gleichmäßig alle vertragschließenden Staaten. Dasselbe kann, wie sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergiebt, nur abgeändert werden mit Zustimmung sämmtlicher Kontrahenten. Dieser Satz erleidet allerdings zwei durch das Uebereinkommen selbst aus Gründen der Zweckmäßigkeit zugelassenen Ausnahmen:

a. Nach Art. 1 in Verbindung mit Art. 58 können Aenderungen der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Bahnen — soweit es sich um Streichungen handelt, allerdings nur unter gewissen

---

[28]) S. den in Anm. 7 erwähnten Kommissionsbericht. Hierauf bezieht sich auch eine Seitens der Schweiz zu Protokoll gegebene Erklärung, daß sich dieselbe in Betreff der Reglements und Tarife der ausländischen Bahnen, welchen sie auf ihren Gebieten den Betrieb von Grenzstrecken gestattet, jederzeit ihre Gesetzgebung vorbehalte. Prot. der III. Konf. S. 23 Nr. 2.

[29]) Unter dem selbstverständlichen Vorbehalt derjenigen Sendungen, deren Gegenstand zur Eisenbahnbeförderung überhaupt oder doch im internationalen Verkehr ungeeignet ist. Art. 2, 3. Das Nähere darüber s. unten, § 16. Hierin liegt indeß nicht sowohl eine Beschränkung des Geltungsgebietes des Uebereinkommens, als vielmehr eine in der Natur der Umstände liegende Beschränkung der Transports mit Rücksicht auf seinen Gegenstand. Vergl. Art. 2 und 3 und unten, § 16.

Voraussetzungen — durch den Staat, welchem die betreffenden Bahnen angehören, einseitig vorgenommen werden.[30])

b. Nach § 1 a. E. der Ausführungsbestimmungen können zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem wechselseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.[31])

Weitere als diese — in Anwendung bekannter Rechtsgrundsätze streng auszulegenden — Ausnahmen zuzulassen, würde den Geboten der Rechtswissenschaft und der Absicht der vertragschließenden Theile gleichmäßig widerstreiten.[32]) Insbesondere dürfen hiernach Sonderabmachungen zweier oder mehrerer der vertragschließenden Staaten für ihren gegenseitigen internationalen Verkehr — mit alleiniger Ausnahme des unter b erwähnten Falles — keine den Festsetzungen des Uebereinkommens widersprechende Bestimmungen enthalten.

2. Mit dem Eintritt der Wirksamkeit des Uebereinkommens sind alle ihm widersprechenden Bestimmungen der Landesgesetze, insoweit sie sich auf das in diesem Staatsvertrage geregelte internationale Recht beziehen, von selbst aufgehoben. Es bedarf zu deren Außerkraftsetzung weder einer ausdrücklichen Vorschrift des Uebereinkommens selbst,[33]) noch einer Bestimmung der inneren Gesetzgebung.[34])

---

[30]) Das Nähere hierüber s. unten, § 82. Vergl. auch oben, bei Anm. 23 dieses Paragraphen.

[31]) Vergl. unten § 15 a. E.

[32]) Durchaus willkürlich und, wie sich aus obigem ergiebt, unhaltbar ist die Annahme von Eger (in der Zeitschrift für österr. EB. IV. S. 198), — daß abgesehen von Vorschriften polizeilicher Natur — die Einführung günstigerer Bedingungen jeder Art im gegenseitigen Verkehre einzelner Vertragsstaaten oder Vertragsbahnen mittelst Vereinbarung zulässig sei. Die Unrichtigkeit des von Eger aufgestellten Axioms „Die Einheitlichkeit des durch das Uebereinkommen geschaffenen Rechtes wird durch die Einführung dem Publikum günstigerer Bestimmungen in einem enger begrenzten Kreise an sich (!) nicht berührt" bedarf nicht des Nachweises. Vergl. auch unten, § 16 Anm. 10 und § 15 a. E.

[33]) Wenn Eger (in der cit. österr. Zeitschrift S. 197) meint, derartige Bestimmungen hätten im Uebereinkommen „zur Vermeidung von Zweifeln" getroffen werden sollen, so scheint er zu übersehen, daß es undurchführbar ist, in einen Staatsvertrag alle selbstverständlichen Bestimmungen aufzunehmen, über welche Rechtsunkundige einen Zweifel hegen könnten. Vergl. auch Anm. 18.

[34]) Eine solche ist in der Eisenbahnkommission des französischen Abgeordnetenhauses (s. den Rapport in den Documents Parlementaires, Session de 1891 P. 1077 No. II.) allerdings in Frage gekommen. Man hat jedoch,

Daß ingleichen jeder der vertragschließenden Staaten völkerrechtlich verpflichtet ist, während der Dauer des Uebereinkommens keine Gesetze oder sonstigen Anordnungen zu erlassen, welche den Festsetzungen des Uebereinkommens widersprechen, ist selbstverständlich.

Eine ganz andere Frage aber ist es, ob dem in den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens enthaltenen Gesetze, den ihm unterworfenen Angehörigen der vertragschließenden Staaten gegenüber, blos anordnende (dispositive) oder aber zwingende Kraft innewohnt. Diese Frage, welche im Art. 4 entschieden ist, soll weiter unten (§ 16) des Näheren erörtert werden.

III. Es ist die Frage aufgeworfen worden,[35]) nach welchem Recht eine Sendung zu beurtheilen sei, welche zwar unter den Voraussetzungen des Art. 1 mit internationalem Frachtbrief aufgegeben ist, aber — namentlich in Folge einer nachträglichen Verfügung des Absenders — thatsächlich im Inlande verbleibt. Ein zureichender Grund, derartige Transporte als der Herrschaft des Internationalen Uebereinkommens nachträglich entzogen zu betrachten, scheint nicht vorzuliegen.[36]) Indeß ist die Frage, nachdem fast allenthalben das innere Recht mit den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens in Einklang gebracht ist, von geringer praktischer Bedeutung.

C. Vom internationalen Transport ausgeschlossene oder bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

§ 13.

I. Im Allgemeinen (Art. 2. 3).

Wenn im Art. 1 festgesetzt ist, daß das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der

---

auf Grund eines durch das Ministerium bei namhaften Rechtsgelehrten, insbesondere bei dem Universitätsprofessor Lyon Caen in Paris erhobenen Gutachtens, von diesem Vorhaben als von einer unnöthigen, unzweckmäßigen und der in ähnlichen Fällen eingehaltenen Uebung widersprechenden Maßregel Abstand genommen.

[35]) Von Schwab, das Internationale Uebereinkommen. S. 413.

[36]) Ebenso v. d. Leyen im Archiv für Eisenbahnwesen S. 394. Eger in v. Stein's Zeitschrift IV. S. 227 ff. A. M. ist Schwab S. 413/14.

vertragschließenden Staaten in dasjenige eines andern derselben auf den in der Liste bezeichneten Eisenbahnen befördert werden, so ist dabei als selbstverständliche Bedingung vorausgesetzt, daß diese Beförderung möglich ist. Dies ist nicht bei allen Gegenständen der Fall. Eine Sache kann Eigenschaften besitzen, welche deren Transport thatsächlich oder rechtlich unmöglich machen. Da aber dem auf Grund eines direkten Frachtbriefes auszuführenden internationalen Transport ein einheitliches Rechtsgeschäft zu Grunde liegt, so tritt die Unmöglichkeit der Beförderung schon dann ein, wenn sich nur auf einem Punkte der im einzelnen Falle zu durchlaufenden Strecke unüberwindlichen Hindernisse zeigen.

Wenn deshalb der Art. 2, dessen Einzelheiten im folgenden Paragraphen erörtert werden sollen, ausspricht, daß das Internationale Uebereinkommen auf Gegenstände der erwähnten Art keine Anwendung findet, so liegt darin lediglich die unvermeidliche Anerkennung des in Folge der Anwendung eines direkten Frachtbriefes die ganze Transportstrecke beherrschenden Einflusses der auf irgend einem Theile derselben bestehenden territorialen Transportverbote (Art. 2 Ziff. 1 und 3) oder lokalen transporthindernden Einrichtungen (Art. 2 Ziff. 2) auf die Transportfähigkeit des Gutes.

Es leuchtet ein, daß die Fälle einer aus derartigen Ursachen hervorgehenden Transportunfähigkeit des Gutes, welche den internationalen Verkehr auf's Schwerste beeinträchtigt, um so häufiger vorkommen müssen, je verschiedenartiger die territorialen Transportverbote und die besonderen lokalen Einrichtungen gestaltet sind. Die Bemühungen der vertragschließenden Regierungen waren deshalb auch auf die thunlichste Beseitigung dieser Verschiedenheiten gerichtet.

Was nun zunächst das Bestreben nach Hinwegräumung der in der Verschiedenartigkeit der Anlage und des Betriebes der einzelnen Bahnen liegenden Hemmnisse für die Beförderung gewisser Objekte betrifft, so hat die Vereinbarung von Normen für eine möglichst einheitliche Gestaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel den Gegenstand besonderer Verhandlungen unter den Staaten gebildet, welche mit denjenigen über die Herstellung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts parallel gelaufen sind und in den Abmachungen des Berner Protokolls vom 15. Mai 1886 betr. die technische Einheit im Eisenbahnwesen, nebst Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im inter-

nationalen Verkehr, ihren Abschluß gefunden haben.[1]) Diese Vereinbarungen stützen sich auf langjährige Vorarbeiten der Eisenbahn-Verwaltungen selbst, welche stets bestrebt waren, durch Herstellung thunlichster Konformität ihrer technischen Einrichtungen dem internationalen Verkehr die Wege zu ebnen.[2]) Es darf mit Sicherheit angenommen werden, daß dies auch in Zukunft, und zwar weit über die den Bahnen durch die Abreden über die technische Einheit auferlegten Verpflichtungen hinaus geschehen wird, zumal ihnen hierzu durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr besonders dringlicher Anlaß gegeben ist.[3]) Gleichwohl wird das Fortbestehen einer großen Anzahl von Verschiedenheiten in den Einrichtungen und im Betriebe der Bahnen unvermeidlich sein und damit die thatsächliche Unmöglichkeit des internationalen Transports gewisser Gegenstände, wenn auch in beschränktem Maße, bestehen bleiben. Diesem Umstande trägt Art. 2 Ziff. 2, dessen Einzelheiten unter Lit. C des folgenden Paragraphen des Näheren erörtert werden sollen, gebührende Rechnung.

Ebenso erschien es — wie die bezüglichen Verhandlungen klar erkennen lassen,[4]) — nicht angängig, der Gesetzgebung der einzelnen Staaten, soweit die „öffentliche Ordnung", d. h. das allgemeine Staatsinteresse in Frage kommt, irgend welche vertragsmäßige Beschränkungen aufzuerlegen. Daß aus derartigen Gründen erlassene Beförderungs-Verbote, wenn sie auch nur an einer Stelle der von der Sendung im einzelnen Falle zu durchlaufenden Strecke bestehen, den

---

[1]) Diese zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vereinbarten Bestimmungen sind mit dem 1. April 1887 in Kraft getreten: Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 17. Februar 1887 (R.Ges.Bl. S. 111). Später haben sich denselben auch die Niederlande, Rumänien, Belgien, Serbien und Griechenland angeschlossen: Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 29. April 1887 (R.Ges.Bl. S. 158), vom 15. September 1890 (R.Ges.Bl. S. 175) und vom 14. März 1892 (R.Ges.Bl. S. 152). Vergl. auch unten, § 26 a. E.

[2]) In dieser Hinsicht ist namentlich auf die anerkennenswerthen Leistungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hinzuweisen, dessen „technische Vereinbarungen" seit Jahrzehnten dem internationalen Verkehr unschätzbare Dienste geleistet haben. Vergl. § 4 Z. II.

[3]) Vergl. unten, § 18 I.

[4]) s. namentl. Prot. der II. Konf. S. 76 und unten, § 14 a. E.

Der schweizerische vorläufige Entwurf hatte im Abs. 2 des Art. 1 folgende Bestimmung vorgesehen: „Solange nicht ein von den sämmtlichen Konventionsstaaten vereinbartes Reglement besteht, findet diese Verpflichtung (nämlich zum

ganzen internationalen Transporte hindern, ist nur eine Konsequenz der Einheitlichkeit dieses Transports. Dies ist im Art. 2 Ziff. 3 und in der, ähnlichen Rücksichten entsprungenen Bestimmung der Ziff. 1 daselbst, über welche gleichfalls im folgenden Paragraphen des Näheren gehandelt werden soll, zum Ausdruck gelangt. Andererseits wurde es als eine berechtigte Forderung des internationalen Verkehrs und als eine unbedenkliche Beschränkung der Verfügungsgewalt der einzelnen Staaten anerkannt: im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahntransports gemeinsame Bestimmungen über diejenigen Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur unter gewissen Bedingungen zugelassen sein sollen, derart zu treffen, daß sie für den internationalen Transport ausschließliche Geltung haben.[5]) In diesem Sinne sind die Festsetzungen des Art. 3 des Uebereinkommens und die dazu gehörigen Ausführungs-Bestimmungen (§ 1 und Anlage 1) vereinbart, welche unten, im § 15, näherer Betrachtung unterworfen werden sollen.

§ 14.

II. Auf Grund territorialer oder lokaler Anordnungen oder Einrichtungen vom internationalen Transport ausgeschlossene Gegenstände (Art. 2).

Wie im vorangehenden Paragraphen gezeigt wurde, verbleiben trotz des Bestrebens, für das ganze Gebiet des Uebereinkommens, soweit möglich, einheitliche Normen bezüglich derjenigen Gegenstände

---

Transport) nicht statt, wenn Voraussetzungen vorliegen, unter welchen irgend eine der bei dem Transport betheiligten Bahnen die Uebernahme der Güter auch für den internen Verkehr nach den Gesetzen des Staates, dem sie angehört, abzulehnen, oder an Bedingungen, welche nicht erfüllt sind, zu knüpfen berechtigt ist."

Der durch die I. Konferenz mit gewissen Modifikationen angeommenen Art. 1b des Entwurfs der deutschen Commissare (Prot. S. VIII. 7. 64) geht bereits von der Nothwendigkeit der möglichst einheitlichen Regelung dieses Gegenstandes aus. Die gegenwärtige Redaktion der betreffenden Bestimmungen (Artt. 2 und 3, welche in dem oben entwickelten genauen gegenseitigen Zusammenhange aufzufassen sind), ist auf Anregung seitens der französischen Delegation durch die Beschlüsse der II. Konferenz (Prot. S. 10, 75—77) in dem Sinne erfolgt, daß lediglich die Grundgedanken in das Uebereinkommen aufgenommen und alle Einzelheiten in die Ausführungsbestimmungen verwiesen wurden. Letzteres entspricht nur den bei der Redaktion auch sonst befolgten allgemeinen Grundsätzen; s. oben § 11 Nr. 2.

[5]) Allerdings unter dem später zu erörternden Vorbehalt des § 1 a. E. der Ausführungsbestimmungen; s. hierüber § 15 B. III.

aufzustellen, welche sich zum internationalen Transport nicht eignen, doch verschiedene Kategorien von Gütern, deren Transportfähigkeit durch Verbote in den einzelnen Staaten oder die Beförderung hindernde Einrichtungen der einzelnen Bahnen aufgehoben oder doch beschränkt ist.

Bezüglich derartiger territorialer und lokaler Gründe des Ausschlusses gewisser Gegenstände vom internationolen Transport hat das Uebereinkommen, in theilweiser Anlehnung an ähnliche in einzelnen Staatsgebieten geltende Vorschriften,[1]) auf Grund der Konferenz-Verhandlungen[2]) in Art. 2 Folgendes festgesetzt:

„Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. Derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind.

2. Derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

3. Derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Wie eine Vergleichung des Inhalts der Ziff. 1—3 des Art. 2 ergiebt, haben diese Bestimmungen das Gemeinsame, daß der territoriale oder lokale Grund der Transportunfähigkeit,[3]) sobald er auf irgend einem, auch noch so kleinen Theil der Transportstrecke

[1]) So namentlich das bisherige deutsche, österr., ung. und Vereinsreglement § 48 A. Ziff. 1, 2, in Verbindung mit den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs Art. 422. Vergl. neue deutsche Verkehrs-Ordnung und österreichisch-ungarisches Betriebsreglement § 50 A. Ziff. 1, 2, 3. Neues Vereinsreglement § 40.

[2]) Hierwegen ist zu vergleichen:
Entwurf der deutschen Kommission Art. 1b Nr. 4 und 5.
Prot. der I. Konferenz zu Art. 1b S. 7, 64.
Prot. der II. Konferenz zu Art. 2 u. 3 S. 10, 75—77.

[3]) Dieser Grund ist — wie schon im vorigen § erwähnt — bei Nr. 1 und 3 die rechtliche, bei Nr. 2 die physische Unmöglichkeit des Transports.

zutrifft, die Beförderung des betreffenden Gegenstandes auf dem ganzen von der Sendung zu durchlaufenden Gebiet unmöglich macht. Gleichwie aber die theilweise Transportunfähigkeit vermöge der Beförderung auf direkten Frachtbrief den ganzen Transport ergreift, sobald sie auch nur auf einem Punkte der im einzelnen Falle vom Gut zu durchlaufenden Strecke vorliegt, so ist sie ohne jede Bedeutung, wenn sie nur auf einer solchen Strecke besteht, welche der Transport im einzelnen Falle nicht berührt.

Eine Sendung kann beispielsweise nicht auf Grund des Uebereinkommens, also nicht mit direktem internationalen Frachtbrief von Rußland nach Frankreich befördert werden, wenn sie auch nur in Frankreich dem Postzwange (Art. 2 Nr. 1) oder einem Einfuhrverbote (Art. 2 Nr. 3) unterliegt; aber nichts hindert, sie von Rußland nach Deutschland zu befördern, wenn in diesen Ländern ähnliche Prohibitivbestimmungen nicht bestehen. In einem anderen Falle kann eine Sendung nicht von Italien durch die Schweiz und Deutschland nach Rußland befördert werden, weil in der Schweiz oder in Deutschland für diesen Artikel ein Durchfuhrverbot existirt, während der Beförderung via Oesterreich, sofern dort ein solches Verbot nicht erlassen ist, nichts im Wege steht.

Es ist eine der Aufgaben des Central-Amtes, ein möglichst vollständiges Verzeichniß der — rechtlichen und thatsächlichen — territorialen und lokalen Transporthindernisse anzulegen und nebst allen im Laufe der Zeit sich ergebenden Aenderungen, zur Kenntniß der Betheiligten zu bringen: Art. 57 Nr. 1 u. 2 des Uebereinkommens und Art. II des Reglements betr. das Centralamt.

B. Zu Art. 2 Ziff. 1.

Das Postmonopol, dessen Ausfluß der Postzwang[4]) ist, begreift in sämmtlichen Konventionsländern die ausschließliche Befugniß

---

[4]) Der erstere Ausdruck ist im französischen, der letztere im deutschen Texte gebraucht. Das Postmonopol wird, sofern es dem Staate zusteht, auch als „Postregal" bezeichnet. Unter „Postzwang" versteht man das Verbot, sich zur Beförderung der ihm unterworfenen Gegenstände einer anderen Person oder Anstalt als der Post zu bedienen. Wenn auch über diese Begriffsbestimmungen vielfach verschiedene Ansichten herrschen, so kann doch darüber kein Zweifel sein daß die Ausdrücke „Postmonopol" und „Postzwang" sich in obigem Sinne wesentlich decken. Vergl. Dambach, das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 S. 10. Laband, Staatsrecht II S. 83.

des Staates zur Beförderung von Briefen (indeß mit verschiedenen Ausnahmen), in einigen derselben auch von politischen Zeitungen und sonstigen Gegenständen der Briefpost, sowie von kleinen Packeten 2c. Das Nähere hierüber ist den nachstehenden Auszügen aus den in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden Bestimmungen zu entnehmen.

I. Deutschland.

Im Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs, vom 28. Oktober 1871 ist bestimmt:

§ 1. Die Beförderung

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,

gegen Bezahlung, von Orten mit einer Postanstalt nach andern Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes, auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes.

Wenn Briefe und Zeitungen (Nr. 1 und 2) vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des Deutschen Reichs transitiren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden.

Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Packeten, welche auf andere Weise, als durch die Post, befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packets betreffen.

§ 2. Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen § 1) gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von Einem Absender abgeschickt sein, und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen, noch für Andere zurückbringen.

II. Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Postgesetz vom 5. November 1837 und damit gleichlautend das Ungarische provisorische Postgesetz vom 26. Dezember 1850 bestimmen:

§ 7. Die Sachen, auf deren Transport sich die dem Staate vorbehaltenen ausschließlichen Rechte beziehen, sind:

1. Briefe, zu denen überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichtete Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden, und

2. periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen, in Blättern oder Heften, ohne Unterschied des Inhalts, die Briefe und periodischen Schriften mögen durch Handdruck oder Abdruck dargestellt oder vervielfältigt worden sein.

§ 8. Bei dem Transporte der in dem § 7 genannten Gegenstände ist zu unterscheiden:

1. ob sie von Ortschaft zu Ortschaft,

2. ob sie in dem Umfange des Ortes selbst, aus einem Theil desselben in den anderen (Loko-Transport) versendet werden.

§ 9. Bezüglich auf den Transport der ersteren Art (§ 8 unter 1) ist es außer den Postanstalten Niemandem gestattet, die in dem § 7 bezeichneten Sachen aus einem Ort in den andern zu befördern (transportiren), wenn beide Orte miteinander in einer unmittelbaren oder mittelbaren Postverbindung stehen.

§ 12. Von dem im § 9 ausgedruckten Verbote sind ausgenommen:

1. Frachtbriefe und Urkunden überhaupt, welche Waarenführern zur Ausweisung der Gegenstände, deren Transport sie besorgen, offen oder von Gefällsämtern unter amtlichem Siegel mitgegeben werden.

2. Die in dem § 7 unter 2 bezeichneten Schriften, wenn seit ihrer Herausgabe mehr als ein halbes Jahr verflossen ist.

3. Briefe und periodische Schriften:

a. wenn dieselbe weder versiegelt noch auf irgend eine andere Art verschlossen (verklebt, vernäht) sind, oder

b. wenn Jemand Briefe oder periodische Schriften durch einen Diener, einen eigenen Boten, oder überhaupt durch eine zu seinem oder des Adressaten Hausstande gehörende oder zu dieser Versendung gedungene Person versendet, und wenn in allen diesen Fällen a, b, nebst den oben ausgedrückten Bedingungen, derjenige, der den Transport veranlaßt oder vollzieht, sich dabei nicht mit der Sammlung von Briefen oder Schriften für Rechnung zweier oder mehrerer Adressaten beschäftigt.

4. Unverschlossene Empfehlungs-, Kredit- oder sonstige Privatbriefe, welche Reisende zur persönlichen Benutzung, wie z. B. zu ihrer

persönlichen Privatlegitimation, Einführung in fremden Häusern, Deckung ihres Geldbedarfs u. s. w. mit sich führen.

5. Periodische Schriften in ganzen Ballen oder Kisten, insofern ein solches Frachtstück nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet ist, und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für mehrere andere Adressaten enthalten sind.

6. Die Correspondenzen der Eisenbahnen, welche den Dienst oder Bau betreffen, und als „Dienstcorrespondenz" bezeichnet sind, zwischen den Direktionen und ihren Organen, sowie zwischen den letzteren unter sich, bei der Beförderung durch Angestellte oder Diener derselben.

Das gleiche Verhältniß gilt auch bei den Dampfschifffahrts-Unternehmungen, welche zum Posttransporte benutzt werden, wie z. B. der österr.-ungar. Lloyd in Triest, die priv. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in Wien u. dgl.

III. Belgien.

Gesetz vom 30. Mai 1879.

a. Dem Postmonopol sind bezüglich der Beförderung unterworfen:

1. Briefe, geschlossene und offene,

2. Postkarten und Briefkarten,

3. Annoncen, Circulare, Prospekte, Preisverzeichnisse und Anzeigen aller Art, sofern sie die Adresse des Empfängers tragen.

b. Vom Postmonopol ausgenommen sind:

1. Durch andere öffentliche Behörden transportirte Briefe und Sendungen unter den von der Regierung festgesetzten Bedingungen.

2. Korrespondenzen, welche Private durch in ihrem Dienste stehende Personen sich zusenden, sowie diejenigen Korrespondenzen, welche sie bei der Post abholen oder dahin bringen lassen.

3. Korrespondenzen, welche ein Privater für seinen eigenen Dienst transportirt.

4. Frachtbriefe und unversiegelte Rechnungen, welche nur die in Bezug auf die von ihnen begleiteten Waaren nöthigen Angaben enthalten.

5. Korrespondenzen, welche sich auf den Dienst der Eisenbahnen und anderer öffentlicher Transportanstalten beziehen und durch diese transportirt werden.

IV. Frankreich.

Durch die Reglements vom 24. Februar 1817 und vom 16. Oktober 1827, sowie durch die Gesetze vom 4. Juni 1859 Art. 1, vom 25. Januar 1873 Art. 8, vom 6. April 1878, vom 7. April 1879 und vom 29. Juni 1882 ist bestimmt:

Die Post ist ein öffentlicher Dienst mit Beförderungs-Monopol für folgende Gegenstände:

1. Depeschen, welche für den Dienst des Staates befördert werden.
2. Privatbriefe, versiegelte und unversiegelte (arrêté vom 27. Prairial IX. Art. 1) und überhaupt Manuscripte aller Art.

Vom Postmonopol sind ausgenommen:

Die Benachrichtigungen von Steuererhebern an Steuerpflichtige ihres Bezirks.

Dienstliche Briefe unter Band, welche von einer Post zur andern durch Zollbeamte auf Befehl ihrer Chefs befördert werden.

Die Benachrichtigungen der Erheber der Registrirungs-Gebühr, welche offen und unentgeltlich und unverschlossen an die Pflichtigen versendet werden, aber ohne Reciprocität von Seiten der Empfänger.

Die durch Expresse beförderten Korrespondenzen von Privaten.

Acten von gerichtlichen Processen.

(Zwischen Notaren einerseits und Hypothekenbewahrern und Steuereinnehmern andererseits ausgetauschte Aktenstücke zur Erfüllung der Formalitäten der Registrirung und der Uebertragung und Eintragung von Hypotheken werden nicht als „gerichtliche Akten" betrachtet.)

Rechnungen, welche die Waaren begleiten.

Packete von Geschäftsbriefen, welche mehr als 1 Kilogramm wiegen und unter unversiegeltem Kreuz- oder Streifband befördert werden.

Frachtbriefe und Dienstkorrespondenzen der Transportunternehmer, sowie die Aufzeichnungen, welche ihnen lediglich die Ermächtigung zum Transport und zur Ueberlieferung eines Artikels der Fahrpost (messagerie) ertheilen (Verfügung vom 27. Prairial IX. Art. 2.)

Notizen und Aufschriften und Etiquetten überhaupt, welche durch die Fahrpost (messagerie) oder Eisenbahn beförderte Waaren begleiten und, unabhängig von den Ordnungsnummern, die Zahlen Buchstaben oder Worte enthalten, die nöthig sind zur Erkennung und zur Lieferung der Waaren.

Zusammenfassende Verzeichnisse, welche gleichfalls obige Waare

begleiten und dieselben Notizen enthalten. (Ministerielle Entscheidung vom 3. Mai 1876.)

Der Postdienst hat ferner zum Gegenstand, aber ohne ausschließliches Privilegium, den Transport von:

Waarenmustern, Zeitungen und Drucksachen und die Effektuirung und — gleichfalls ohne ausschließliches Privilegium — die wirkliche oder durch Anweisung zu bewirkende Beförderung von Werthen, Effekten und Kostbarkeiten unter der Form von Geldsendungen, Postanweisungen auf bestimmte Summen und deklarirte Werthe, Einziehung von Handelseffekten und Abonnements auf Zeitungen.

V. Italien.

Postgesetze, genehmigt durch königl. Verordnung vom 30. Juni 1889.

Art. 1. Der Postverwaltung gehört das ausschließliche Recht des Transports zu Wasser und zu Land zwischen den verschiedenen Ländern des Königreichs und zwischen diesem und dem Auslande, desgleichen die Bestellung der Briefkorrespondenz.

Art. 2. Die Bestimmung des vorhergehenden Artikels findet keine Anwendung auf Privatpersonen, welche Briefe ohne Entgelt überbringen.

Ebenso sind davon ausgeschlossen:

1. Briefe, welche einen Stempel tragen, woraus ersichtlich ist, daß dem Postregal genügt wurde.

2. Offene Briefe, wenn sie von Personen befördert werden, welche daraus kein Gewerbe machen.

3. Briefe, welche eine Person einer anderen durch einen besonderen Boten übermittelt.

4. Briefe und Postkarten, welche eine Person, die in einer Gemeinde ohne Postamt wohnt, nach einer andern benachbarten Gemeinde ohne Postamt, abholt oder abholen läßt, besorgt oder besorgen läßt. Die Ausnahme erstreckt sich auch auf Gemeinden, in welchen kein täglicher Postdienst stattfindet, für diejenigen Briefe und Karten, welche an den Tagen versendet werden, an denen der Postdienst eingestellt ist.

5. Briefe und Karten, welche auf den Linien der Eisenbahnen befördert werden und welche ausschließlich die Verwaltung und den Betrieb dieser Linien selbst betreffen.

Niemand darf mit Briefen oder Postkarten Handel treiben, um sie in einer der oben angeführten Arten zu befördern.

Allgemeine Verordnung in Betreff des Postdienstes.

Art. 5. Zu den ausschließlichen Rechten der Post-Verwaltung gehört der Transport und die Bestellung von Briefen, Packeten, Karten und Postscheinen.

Unter Brief versteht man, außer jeder verschlossenen Mittheilung, auch jede offene Mittheilung, gleichviel ob sie aus einem oder mehreren Blättern besteht, welche mit einer Adresse versehen ist und eine gegenwärtige Korrespondenz zwischen zwei oder mehr Personen darstellt, das Gewicht von 15 Gramm jedoch nicht übersteigt. Ausgenommen sind Drucksachen, welche den Charakter einer Korrespondenz tragen, sowie die amtliche Korrespondenz.

Unter Packet versteht man jeden Brief, welcher das Gewicht von 15 Gramm übersteigt, und jeden Papierumschlag, ob offen oder verschlossen, der ausschließlich oder theilweise Mittheilungen der im vorigen Absatz bezeichneten Art enthält.

Art. 6. Als Verstöße gegen das Postregal werden nicht betrachtet:

a. Die Beförderung und Vertheilung von Korrespondenzen innerhalb einer nicht mit Posteinrichtung versehenen Gemeinde, sowie nach der Postanstalt einer benachbarten Gemeinde und umgekehrt, im Sinne der Nr. 4 des Art. 2 des Postgesetzes.

b. Die Vertheilung von internen Korrespondenzen, selbst in den mit Posteinrichtungen versehenen Gemeinden, wenn daselbst kein Bestelldienst vorhanden ist.

c. Die Vertheilung von offenen Cirkularen, welche öffentliche Institute, Körperschaften oder Handelshäuser auf eigene Rechnung und im eigenen Interesse versenden, selbst wenn dieses am Sitze eines Postamts mit Bestelldienst oder durch eigene Reisende außerhalb ihrer Wohnorte geschieht.

d. Die Beförderung von Rechnungen oder von Preisangeboten in den Waarensendungen, zu welchen sie gehören.

e. Die Beförderung und Bestellung von Avisen öffentlicher Transportunternehmer, von Fracht- und Fahrscheinen, Fakturen oder einfachen Kommissionsnoten, welche keine weiteren Angaben enthalten, als die Natur der Sache erfordert: wenn sie nicht verschlossen sind und sich ausschließlich auf die Waaren beziehen, welche die betreffenden Unternehmer zu befördern oder abzunehmen haben.

f. Die Beförderung und Vertheilung von Briefschaften, welche durch Aufkleben von Freimarken frankirt sind. Letztere müssen durch ein Postamt entwerthet sein.

g. Die Beförderung von Briefschaften jeder Art seitens der Schiffsherrn oder Kapitäne oder der zugehörigen Schiffsmannschaft und der Passagiere, jedoch nur, wenn sie bei ihrer Ankunft oder der jedesmaligen Landung im Königreich alle Korrespondenzen dem Gesundheitsamte zustellen oder zustellen lassen, damit sie dem nächsten Postamt übergeben werden.

h. Die Briefbeförderung seitens der Eisenbahn-Gesellschaften in ihrem eigenen Interesse und in ausschließlicher Beziehung auf die Verwaltung und den Betrieb der entsprechenden Linien, einschließlich der im Bau begriffenen, sowie die Korrespondenz zwischen den Dienststellen, welche sich an den Eisenbahnstrecken befinden, und zwischen den Eisenbahn-Gesellschaften, welche unter einander in direktem Verkehre stehen, endlich der Briefwechsel mit den öffentlichen Behörden.

Unter einer Privatperson versteht man im Sinne des Postgesetzes (Art. 2) eine Person, welche nicht ein Gewerbe aus dem Fuhrgeschäfte macht oder die nicht bei Transport- oder Kommissions-Unternehmen betheiligt ist.

Unter einem Expreßboten versteht man im Sinne der Nr. 3 des vorangehenden Artikels eine Person, welche gelegentlich und außergewöhnlich von einem Orte zum andern geschickt wird, um einen Auftrag auszuführen.

VI. Luxemburg.

Das Gesetz vom 4. Mai 1877 und das Allgemeine Reglement vom gleichen Jahre bestimmen:

Die Post hat das ausschließliche Privileg des Transports der Briefe, Postkarten und politischen Zeitungen. Den Briefen gleichgeachtet werden Aufzeichnungen brieflicher Natur in geschlossenen und und ungeschlossenen Packeten.

Vom Monopol sind ausgenommen:

Zeitungen, welche am Orte ihres Erscheinens von den Herausgebern vertheilt werden.

Briefe und Zeitungen, welche Private zum nächsten Postamt bringen oder von dort holen lassen, oder welche sie durch Bedienstete oder Expresse transportiren; indeß ist es den Expressen verboten, mit einem Male mehr als Einen Auftraggeber zu bedienen.

Zeitungen in Packeten von mehr als 1 Kilogramm oder als Theil von Bücherpacketen von mehr als 1 Kilogramm. Bedingung ist in beiden Fällen, daß die Zeitungen keinerlei Notizen oder Auf-

zeichnungen tragen, welche ihre Uebermittlung an andere Personen, als den Adressaten des Packetes erleichtern würden.

Frachtbriefe und Rechnungen, welche Waarentransporte begleiten und lediglich Aufzeichnungen enthalten, welche für die Versendung des Gegenstandes unentbehrlich sind.

Die Auftragsertheilungen, welche Boten mitgegeben worden und den ausschließlichen Zweck haben, sie zur Ueberlieferung der transportirten Waare oder zur Abholung der zu transportirenden zu ermächtigen.

Die oben erwähnten Frachtbriefe, Rechnungen und Aufzeichnungen müssen stets offen transportirt werden.

Außer diesem Monopole kommen der Post folgende Aufgaben zu, aber ohne ausschließliches Privileg:

Der Transport von Werthen nnd Werthpapieren aller Art, von Geschäftsbriefen, Waarenmustern, brochirten und gebundenen Büchern, Brochüren, Musikheften, Visitenkarten, Prospekten, Annoncen und den verschiedenen gedruckten, gravirten, lithographirten oder authographirten Benachrichtigungen, sowie von Photographien.

Das Abonnement auf Zeitungen und periodische Schriften.

Der Transport von Packeten und Collis mit deklarirtem Werth oder ohne deklarirtem Werth, bis zur Maximalgrenze von 50 Kilogramm.

Die Uebermittelung von Geldern, und zwar entweder in natura als Geldsendungen im Höchstbetrage von 10000 Fr. oder mittelst Postanweisung, im Höchstbetrage von 500 Fr.

Die Einkassirung von Quittungen, Rechnungen und Handelseffekten, jedoch nicht über 500 Fr.

Nachnahmen bis zum Werthe von '50 Fr. bei Sendungen der Briefpost, und bis zum Werthe von 200 Fr. bei Gegenständen der Gepäckpost.

VII. Niederlande.

Gesetz vom 15. April 1891 über die Briefpost.

Art. 2. Niemand als der Staat ist berechtigt, gegen Entgelt die Beförderung von Briefschaften zu übernehmen, ausgenommen wenn

1. die Briefe über ein halbes Kilogramm schwer sind;
2. die Briefe innerhalb des Bezirks eines Postamtes oder eines Hülfspostamtes zu dem Zwecke befördert werden, sie zur Post zu bringen, welchen Zweck aus der genügenden Frankatur ersichtlich sein muß;

3. die Briefe sich auf den Gegenstand beziehen, mit welchem sie zugleich befördert werden;
4. die Briefe, welche zusammen zur Beförderung gelangen, von einem Absender oder von Personen herstammen, welche zu einem Hausgesinde gehören, oder wenn gleichzeitig nur ein Brief befördert wird, — in beiden Fällen jedoch nur, sofern die Beförderung innerhalb der Landesgrenzen stattfindet und die Person, welche die Briefe befördert, weder der Unternehmer noch der Betriebsleiter einer öffentlichen Anstalt ist, der die Beförderung der Briefe obliegt, noch in den Diensten dieses Unternehmens oder der betreffenden Anstalt steht;
5. die Briefe nach Maßgabe des Art. 26 dieses Gesetzes befördert werden.[5])

Abweichend von vorstehenden Bestimmungen kann unter Bedingungen, welche durch königliche Verordnung festzusetzen sind, die Erlaubniß ertheilt werden, Briefe, sowie auch Anweisungs- und Benachrichtigungskarten innerhalb des Bezirks eines Postamtes oder Hülfspostamtes zu befördern.

VIII. Rußland.

Dem Postzwange sind unterworfen:

1. Briefe und sonstige Gegenstände der Briefpost;

2. Geldsendungen, mit Ausnahme der über die Zollgrenze aus dem Auslande eingehenden;

3. Kleine Packete; jedoch ist der Eisenbahn die Beförderung derselben gestattet.

IX. Schweiz.

Das Bundesgesetz vom 2. Juni 1849 und die Posttransportordnung vom 7. Oktober 1884 bestimmen:

1. Das Postregal besteht in dem ausschließlichen Rechte:

a. des Transports von verschlossenen Briefen,

b. des Transports von anderen verschlossenen Gegenständen aller Art (Packete, Gelder 2c.), wenn sie nicht über 5 Kilogramm schwer sind,

c. des regelmäßigen periodischen Transports von Personen,

d. der Beförderung von Personen durch Extraposten.

---

[5]) Art. 26 betrifft die Verpflichtung der Befehlshaber von Seeschiffen zur Auslieferung der ihnen zur Beförderung übergebenen Briefe an die nächste Postanstalt.

2. Als Ausnahme von den vorerwähnten Bestimmungen ist das Versenden und Vertragen von Briefen, Packeten und Geldern gestattet:

a. wenn es als Sache bloßer Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung oder Belohnung, erfolgt, und insofern es nicht durch Personen geschieht, die sich aus der Besorgung von Aufträgen und Kommissionen für Drittleute, oder aus der Besorgung und Bedienung von periodischen Kursen zu Fuß oder wie immer ein Gewerbe machen;

b. wenn es durch den Eigenthümer selbst oder durch eine von ihm hierzu besonders bestellte Person stattfindet.

Als regalpflichtig werden selbstverständlich auch nicht angesehen diejenigen verschlossenen Sendungen bis 5 Kilogramm, deren Beförderung die Post ablehnt.

Sobald also — obigen Bestimmungen zufolge — eine Sendung auch nur in einem der von ihr im einzelnen Falle zu durchlaufenden Gebiete postzwangspflichtig ist, kann sie, der Vorschrift des Art. 2 Ziff. 1 gemäß, nicht Gegenstand eines internationalen Eisenbahntransportes im Sinne des Art. 1 des Uebereinkommens sein.

In eine ganz andere Kategorie gehören die von der Post selbst auf Grund von Gesetzen, Konzessionsbedingungen oder Verträgen mit der Eisenbahn zu befördernde Sendungen. Auch sie sind den Bestimmungen des Uebereinkommens nicht unterworfen. Aber dies ergiebt sich nicht aus der Vorschrift im Art. 2 Ziff. 1, sondern aus dem Umstande, daß die Beförderung nicht — wie in Art. 1 zur Anwendbarkeit des Uebereinkommens verlangt wird — auf Grund eines Frachtbriefes erfolgt. Vgl. oben, § 12 I 1b.

C. Zu Art. 2 Ziff. 2.

Die Anlage der Bahnen und ihre Ausstattung mit Betriebsmitteln kann nur auf diejenigen Güter berechnet sein, welche in der Regel auf der Eisenbahn befördert werden. Sollen ausnahmsweise Güter von außerordentlichen Dimensionen oder von außergewöhnlichem Gewicht zur Aufgabe gelangen, so kommt Alles darauf an, daß zur Aufnahme derartiger Lasten geeignete Wagen und Ladevorrichtungen nebst der erforderlichen Zugkraft nicht nur auf der Aufgabestation vorhanden sind, sondern daß auch dem Uebergange dieser Betriebsmittel auf sämmtliche vom Gut zu durchfahrende Strecken oder

deren Ersatze durch andere geeignete Betriebsmittel auf den letzteren nichts im Wege steht, — daß ferner sämmtliche zu durchlaufende Bahnen bezüglich des Unter- und Oberbaues im Stande sind, derartige Lasten zu tragen,[6]) daß endlich deren Normalprofil des lichten Raumes über dem Bahnkörper und die auf der Strecke befindlichen Bauobjekte den gefahrlosen Durchgang jener Gegenstände gestattet. Aehnlich verhält es sich mit der Transportfähigkeit von Gegenständen sonstiger außerordentlicher Beschaffenheit, z. B. von Flüssigkeiten, welche zu deren Aufnahme eigens construirte Wagen erfordern, und dergleichen. Alle diese außerordentlichen Gegenstände sind im internationalen Verkehr transportfähig, sofern nur auf keinem Theil der zu benutzenden Strecke der Beförderung ein Hinderniß entgegensteht, — sie sind es nicht, sobald ein solches auch nur an irgend einem Punkt des Transportweges existirt.

D. Zu Art. 2 Ziff. 3.

Die staatlichen Transport-Verbote machen alle durch sie betroffenen Gegenstände zum internationalen Transport unfähig, sobald das Verbot in einem der Gebiete erlassen ist, welche der einzelne Transport berührt. Indeß sind — wie schon oben erwähnt[7]) — die vertragschließenden Staaten im Interesse des internationalen Verkehrs dahin übereingekommen, daß in den einzelnen Konventions-Ländern einseitig erlassene Transport-Verbote den Ausschluß der betreffenden Gegenstände vom internationalen Eisenbahn-Transport (im Sinne des Art. 1) nur dann bewirken sollen,[8]) wenn sie aus Gründen der öffentlichen Ordnung, d. h. im allgemeinen Staatsinteresse ergangen sind, während im Uebrigen für den internationalen Verkehr die im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes im Art. 3 vereinbarten gemeinsamen Bestimmungen maßgebend sein sollen. Im Kommissions-Bericht der

---

[6]) Vergl. z. B. den Zusatz zu § 2 der reglementarischen Bestimmungen des deutsch-französischen Verbandstarifs vom 1. Januar 1893, lautend: „Gegenstände in einem Gewichte von mehr als 17 500 kg werden zur Beförderung über die Eisenbahn-Schiffbrücken bei Maxau und Speier nicht angenommen und können nur über die festen Rheinbrücken befördert werden".

[7]) s. § 13.

[8]) Nicht die Erlassung derartiger Verbote, sondern nur deren Anwendbarkeit auf den internationalen Transport ist durch Art. 2, Nr. 3 in Verbindung mit Art. 3 beschränkt. Der interne Verkehr bleibt gemäß Art. 1 von den erwähnten Bestimmungen durchaus unberührt.

II. Konferenz[9]) ist hierüber Folgendes bemerkt: „Bezüglich des Verhältnisses zwischen den Bestimmungen des Art. 2 Nr. 5 (jetzt Nr. 3) einerseits und des Art. 3 des Uebereinkommens anderseits, ging man von dem Grundsatze aus, daß, sofern das allgemeine Staatsinteresse in Frage kommt, insbesondere bezüglich sanitärischer und sonstiger staatspolizeilicher Maßregeln, bezüglich Aus- und Einfuhrverbote, nationalökonomischer oder finanzieller Maßnahmen, das freie Verfügungsrecht der einzelnen Vertragsstaaten gewahrt bleiben soll; während sich dieselben bezüglich der im Art. 3 aufgeführten Gesichtspunkte, insbesondere soweit die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes in Frage kommt, insofern binden, als sie für den internationalen Verkehr gemeinsame Vorschriften vereinbaren, welche von den in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen unabhängig sind."

Allerdings schließen sich die beiden Gesichtspunkte nicht vollständig aus, und es wird stets von dem Ermessen des Staates, welcher das Verbot erläßt, abhängen, ob er dasselbe als im Interesse der öffentlichen Ordnung ergangen und somit dessen Gegenstand vom internationalen Transport ausgeschlossen betrachtet wissen will. Dies wird aus dem Inhalt der betr. Verordnung in der Regel unschwer zu erkennen sein. Ein derartiges Verbot kann hiernach zweifellos ausnahmsweise auch einmal bezüglich des einen oder des anderen der im Art. 3 erwähnten Gegenstände erlassen werden, denn auch hinsichtlich dieser können Gründe des allgemeinen Staatsrechts mit in Betracht kommen.[10]) Dies wird indeß bei der zu erwartenden allseitigen loyalen Ausführung des Uebereinkommens sicher nicht ohne dringende Veranlassung geschehen.

§ 15.

III. Auf Grund einheitlicher Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens vom Transport ausgeschlossene &c. Gegenstände. (Art. 3. Ausf.-Best. § 1).

Gleichwie es eine unbeweisliche Konsequenz der den einzelnen Staaten innerhalb ihrer Gebiete zustehenden Machtvollkommenheit ist, daß die von ihnen im Interesse der öffentlichen Ordnung bezüglich des Transports gewisser Gegenstände erlassenen verbietenden Bestimmungen auch in dem diese Gebiete berührenden internationalen

[9]) Prot. S. 76.

[10]) Vergl. z. B. die Nr. II. XXX. XXXII. der Anl. 1 zu § 1 der Ausführungsbestimmungen.

Verkehr Beachtung finden, erscheint es nicht minder als eine Nothwendigkeit für diesen Verkehr, daß die Bedingungen für die Transportfähigkeit der Güter, *soweit Rücksichten des Eisenbahn-Betriebes in Frage kommen*, für das ganze durch das Uebereinkommen beherrschte Gebiet einheitlich geregelt werden.[1])

Man ist auch bei Ordnung dieses wichtigen Gegenstandes in der glücklichen Lage gewesen, keine principiellen Gegensätze in den bezüglichen Gesetzgebungen und Rechtsanschauungen der einzelnen Länder vorzufinden, und hat sich vorzugsweise an die im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen geltenden, durch langjährige Erfahrung erprobten Bestimmungen angeschlossen.[2]) Auch in dieser Materie sind die Grundsätze im Uebereinkommen, die Einzelheiten in den Ausführungs-Bestimmungen niedergelegt.[3])

A. *Grundsätzliche Festsetzungen.*

Art. 3 verordnet:

Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes bieten, vom internatonalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Die Gegenstände, welche „*wegen ihres großen Werthes*" ausgeschlossen sind, finden sich im § 1 Ziff. 1 u. 2 der Ausführungs-Bestimmungen aufgezählt. Das Nähere s. unten bei B. I Ziff. 1 und 2.

Der Gesichtspunkt der „*besonderen Beschaffenheit*" kommt bezüglich des gänzlichen Ausschlusses in Betracht für Leichen (s. unten, Ausf.-Best. § 1 Nr. 3) und für ekelerregende Gegenstände (ebendas. Nr. 4), bezüglich erschwerender Transport-Bedingungen aber (theilweise neben der Rücksicht auf die Ordnung des Bahnbetriebes) z. B. für Hefe (Anl. 1 Nr. XXVII), Kienruß (Nr. XXVIII), thierische Abfälle (Nr. XXXII).

---

[1]) S. oben, § 13 und § 14 D.

[2]) Vergl. bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Betriebsreglement § 48 und Anlage D, Neue Reglements § 50 und Anl. B, bzw. Vereins-Reglement § 41.

[3]) Ueber den Grund dieser Trennung s. oben, § 11 Nr. 2. Vergl. auch Anm. 4 zu § 13.

Rücksichten für die „Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes“ waren für den Ausschluß der gefährlichsten Sprengstoffe ꝛc. (s. unten Ausf.Best. Nr. 4) und die bedingungsweise Zulassung der minder gefährlichen, sowie der meisten in Anl. 1 aufgeführten Chemikalien, Droguen ꝛc. maßgebend.

Unter dem „internationalen Transport nach Maßgabe dieses Uebereinkommens“ sind diejenigen Sendungen verstanden, auf welche die Bestimmungen des letzteren gemäß Art. 1 Anwendung finden: also Gütersendungen auf direkten Frachtbrief im Verkehr zwischen den dort bezeichneten Bahnen der vertragschließenden Staaten. Nur auf derartige Sendungen beziehen sich die Bestimmungen des Uebereinkommens überhaupt und insbesondere diejenigen des Art. 3, also namentlich nicht auf Transporte, welche in gebrochenem Verkehr von Land zu Land befördert werden. Und andererseits sind es lediglich die Bestimmungen des Uebereinkommens, welche auf internationale Sendungen im Sinne des Art. 1 Anwendung finden. Solche Sendungen stehen also nicht unter der Herrschaft der internen Vorschriften der einzelnen Länder über derartige vom Transport ausgeschlossene oder dazu nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände. Ueber das Verhältniß dieser Bestimmung zu derjenigen in Art. 2 Ziff. 3 vergl. § 13 und § 14 D. a. E.

B. Ausführungsbestimmungen.

I. Betreffend vom Transport ausgeschlossene Gegenstände.

In dieser Hinsicht besagt § 1 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen:

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, ächte Perlen, Preziosen und andere Kostbarkeiten.

Es leuchtet ein, daß derartige Gegenstände von besonders hohem Werthe den gewöhnlichen Transportvorschriften, namentlich bezüglich des Zwangs zur Annahme, bezüglich der Vergütung in Verlustfällen u. s. w. nicht wohl unterliegen können.[4]) Es wurde deshalb

[4]) Im bisherigen deutschen, österreichischen, ungarischen und Vereins-Reglement war hierwegen im § 48 unter B. 2 festgesetzt: „Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.“ Diese Vorschrift ist auch in die

und um die der Schaffung eines internatianalen Transportrechts entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht noch zu vermehren, vorgezogen, diese Gegenstände vom internationalen Transport gänzlich auszuschließen, jedoch nur in dem weiter unten (Nr. III) näher zu erörternden Sinne.

2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

Für den Ausschluß dieser Gattung von Gütern vom internationalen Transport sprechen ähnliche Erwägungen, wie bezüglich der unter Nr. 1 erwähnten, indem es sich auch hier um Objekte von außergewöhnlich hohem Werthe handelt.[5])

3. Leichen.

Der Leichentransport ist zwar bisher allerdings mitunter auch vielfach Gegenstand des internationalen Verkehrs gewesen. Allein die Beförderung pflegt nach den bestehenden Reglements vielfach nicht auf Frachtbrief, sondern mittels „Transportscheins" als Annex des Personentransports zu erfolgen.[6]) Es steht nichts im Wege, daß dies auch fernerhin geschehe. Abgesehen hiervon ist, auch falls die Beförderung auf Frachtbrief erfolgt, ganz allgemein die Beigabe eines Begleiters vorgeschrieben, in welchem Falle der Transport von Grenze zu Grenze wenig Schwierigkeiten bietet. Es schien deshalb kein Bedürfniß vorhanden zu sein, die Beförderung von Leichen im internationalen Verkehr auf Grund direkten Frachtbriefes, welche überdies eine Reihe besonderer schwer zu vereinbarender Vorschriften bezüglich dieser Transportart nöthig gemacht haben würde, allgemein zuzulassen. Durch § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen (s. Nr. III dieses §) ist überdies die Möglichkeit gegeben, derartige Sendungen

---

deutsche Verkehrsordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebsreglement § 49 B. 2) übergegangen. Eine ähnliche Bestimmung würde indeß für den internationalen Transport nicht genügen.

[5]) Hinsichtlich der „Gemälde und andern Kunstgegenstände" enthalten die erwähnten älteren Reglements die Bestimmung: „Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist." Die Aufnahme einer derartigen Vorschrift in das Uebereinkommen war schon mit Rücksicht auf die von den Grundsätzen der erwähnten Reglements durchaus abweichende Regelung der Haftungsfrage unthunlich.

[6]) Vergl. oben § 12 I., s. auch § 43 der neuen deutschen Betriebs-Ordnung sowie des österreichisch-ungarischen neuen Betriebs-Reglements.

auf Grund besonderer Vereinbarungen zwischen einzelnen Vertragsstaaten zu bewirken.

4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle andern der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Diese Gegenstände, darunter namentlich die explosiven, bergen offenbar große Gefahren für den Eisenbahntransport in sich. Ein Theil derselben ist indeß — unter gewissen Vorsichtsmaßregeln — zur Beförderung im internationalen Verkehr zugelassen. Hierzu gehören insbesondere die in Anl. 1 Nr. I—VI, XXIX der Ausführungsbestimmungen aufgeführten Artikel. Wegen ekelerregender Gegenstände s. ebendaselbst Nr. XXXII. Sofern ein Bedürfniß zur Zulassung weiterer derartiger Gegenstände unter einzelnen der Vertragsstaaten besteht, ist auch in dieser Hinsicht durch § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen Vorsorge getroffen.

II. Betreffend zum Transport bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

In dieser Hinsicht besagt § 1 Abs. 2 der Ausführungs-Bestimmungen:

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Bezüglich des Verzeichnisses dieser Gegenstände und der bei ihrem Transport zu beobachtenden Vorschriften — Ausf.Best. Anlage 1 — wird auf den Text im Anhange verwiesen.

Es handelt sich dabei vorzugsweise um Gegenstände, deren Transport gewisse Gefahren für die Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes bietet (Art. 3), welche Gefahren jedoch durch entsprechende Vorsichtsmaßregeln, namentlich bezüglich der Verpackung und der Behandlung beim Transport, vermieden werden können.

Die Gemeinsamkeit gerade derartiger Vorschriften für das ganze Konventionsgebiet ist ein dringendes Bedürfniß, weil sonst bei

der Ueberschreitung jeder Grenze eine neue Verpackung nothwendig sein und dadurch, auch abgesehen von den desfallsigen Kosten, der internationale Verkehr, zu dessen Wesen der direkte Transport gehört, für solche Gegenstände unmöglich gemacht würde. Und die Befriedigung jenes Bedürfnisses ist leicht zu erreichen, weil die Erfahrung wie die Wissenschaft, von welchen jene Vorsichtsmaßregeln an die Hand gegeben werden, von politischen Grenzen unabhängig sind. Diese Bestimmungen sind im Wesentlichen den im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bisher zur Anwendung gekommenen nachgebildet,[7]) welche — unter thunlichster Berücksichtigung der Interessen des Handels und Verkehrs — auf Grund eingehender technischer Untersuchungen festgestellt sind. Derartige Vorschriften sind mit Rücksicht auf die wechselnden Bedürfnisse des Handels und der Industrie, wie auf die beim Betriebe der Eisenbahn gemachten Erfahrungen und auf die Fortschritte der Technik und der Wissenschaft naturgemäß der steten Revision unterworfen. Eine solche ist auch in der Zeit zwischen den verschiedenen Konferenzen jeweils eingetreten[8]) und wird wohl auch in der Folge nicht zu vermeiden sein.

Die Vorschrift der Beigabe eines besonderen Frachtbriefes hat den Zweck, die Trennung dieser Güter von gewöhnlichen Transportgegenständen zu erleichtern.

III. Zu I und II enthält § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen folgenden Vorbehalt:

Es können jedoch zwei oder mehrere Konventionsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.[9])

---

[7]) Vergl. die Anlage D des bisherigen und die Anlage B des neuen deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebsreglements.

[8]) Denkschrift der deutschen Kommissare zu Art. 1c.
Prot. der I. Konferenz, S. 7, 77.
Prot. der II. Konferenz, S. 10, 75—77.
Prot. der III. Konferenz, S. 37—45.

Die Prüfung derartiger Fragen war die Hauptaufgabe einer der Kommissionen, welche auf den verschiedenen Konferenzen fungirten. Und diese Aufgabe wurde, dank der oben erwähnten Universalität der Wissenschaft und der Erfahrung wie der Einheitlichkeit der Eisenbahn-Einrichtungen, ohne allzugroße Schwierigkeit gelöst.

[9]) Prot. der II. Konferenz, S. 66/67, 74, 143. Vergl. auch § 12, II. 1.

Ein derartiger Vorbehalt erschien erforderlich, weil Sonderabmachungen zwischen einzelnen der vertragschließenden Staaten ohne Zustimmung aller übrigen den Intentionen des Uebereinkommens an sich widersprechen würden, in dem erwähnten besonderen Falle aber eine Ausnahme von diesem Grundsatze nothwendig erscheint, um gewissen zwischen Nachbarstaaten bestehenden innigeren Verkehrsbeziehungen Rechnung zu tragen.

Es steht beispielsweise nichts im Wege, daß auf Grund besonderer Abmachungen im Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn oder zwischen Frankreich und Italien — sofern dieser Verkehr nicht durch einen dritten Staat transitirt, eventuell mit Zustimmung dieses dritten — gewisse Gegenstände bedingungsweise befördet werden, obschon sie nach § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen zu den vom Transport ausgeschlossenen gehören, oder daß in diesen Verkehren die in der Anlage 1 der Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen durch leichtere ersetzt werden. Verschiedene zu diesem Zwecke eingeleitete Verhandlungen befinden sich noch im Laufe.[10])

§ 16.

D. Verbot dem Internationalen Uebereinkommen widersprechender Bedingungen der Tarife (Art. 4).

Die vornehmlichste Quelle des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts bildeten bisher die unter den Eisenbahnverwaltungen für die internationalen Verbände vereinbarten Betriebsreglements und sonstige, den Tarifen als Transport-Bedingungen beigefügte Bestimmungen. Diese autonomen Festsetzungen der Eisenbahnen wurden bisher — vorausgesetzt, daß die staatlichen Vorschriften über Genehmigung und Veröffentlichung der Tarife gewahrt sind und verbindende Vorschriften nicht entgegenstehen — allgemein als bindende Normen für das Rechts-

[10]) Eine derartige Vereinbarung ist inzwischen abgeschlossen worden zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn: Bekanntmachung des Deutschen Reichskanzlers vom 16. November 1892, Reichs-Ges.-Bl. Nr. 41. Weitere ähnliche Abmachungen stehen in nächster Zeit bevor.

verhältniß zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum anerkannt [1]: sei es, daß man ihnen ohne Weiteres Gesetzeskraft zuschreibt [2]), sei es, daß man sie als Vertragsbestimmungen betrachtet, welchen sich das Publikum entweder stillschweigend durch Benutzung der Eisenbahn oder laut ausdrücklicher Anerkennung im Frachtbrief unterwirft. [3]) Sollen nun derartige autonome Festsetzungen der Eisenbahnen neben den Vorschriften des Uebereinkommens zulässig sein? und welchen dieser beiderlei Normen soll bei einem Widerstreit der Vorzug zukommen? Diese Frage beantwortet Art. 4 des Uebereinkommens in sehr präciser Weise wie folgt:

„Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig."

Hierzu ist Nachstehendes zu bemerken:

I. Der Zweck dieser Bestimmung ist, „das Verhältniß der reglementarischen und tarifarischen Vorschriften der am Transport betheiligten Bahnen und Verbände zum Uebereinkommen und dessen

---

[1]) Vergl. hierwegen oben, § 2 und unten, § 27, 28.

[2]) Dies ist die im französischen Recht herrschende Anschauungsweise, welche allerdings gerade bezüglich der internationalen Tarife eine Modifikation im Sinne der Vertragstheorie erleidet. Vergl. unten, § 28, Anm. 6 a. E.

[3]) Die letztere Anschauung entspricht der in den Ländern deutschen Rechts herrschenden Theorie und Praxis. Schon vor Einführung des allgem. deutschen Handelsgesetzbuches ist dieser Gesichtspunkt, namentlich von W. Koch (z. Zt. Chefredakteur der Vereinszeitung), Deutschlands Eisenbahnen II. S. 35 ff. und von Goldschmidt in seiner Zeitschrift Bd. IV, S. 579 ff., 591 ff., geltend gemacht worden. Im Art. 423 des allgem. D. H.G.B. sind die Reglements der Eisenbahnen ausdrücklich als Verträge bezeichnet. Aber auch das in Deutschand vom Bundesrath, in Oesterreich und Ungarn vom Handelsministerium erlassene Betriebsreglement ist der herrschenden Ansicht zufolge lediglich als eine im Verwaltungswege ergangene allgemeine Norm zu betrachten, nach welcher die Eisenbahnen den Frachtvertrag mit dem Publikum abzuschließen haben. Vergl. Urtheil des Deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts vom 30. November 1875 (Entscheidungen Bd. 19, S. 184 ff.) und eine Reihe — allerdings nicht ohne gewisse Schwankungen — in gleichem Sinne ergangener Urtheile dieses Gerichtshofes sowie des Reichsgerichts, insbes. vom 6. März 1885 (Entsch. in Civ.-Sachen XV, S. 156). Urtheil des österreichischen obersten Gerichtshofs vom 14. März 1886 (Eisenbahnrechtl. Entscheidungen IV, S. 434). Laband: Staatsrecht, 2. Aufl. I. S. 610, Anm. 5, II. S. 125 ff. s. auch unten, § 28 Anm. 7.

Ausführungsbestimmungen im Sinne der Wahrung der Einheitlichkeit des internationalen Transportrechts zu regeln." [4]) Sie bildet von diesem Gesichtspunkte aus eine nothwendige Ergänzung der Vorschriften des Art. 1 über den Geltungsbereich des Uebereinkommens. [5]) Wäre es den Eisenbahn-Verwaltungen — sei es auch nur mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden — gestattet, die Vorschriften des Uebereinkommens durch ihre Tarifbedingungen abzuändern, so würden bald so viele verschiedene Rechte als Tarife existiren, und das Uebereinkommen wäre ein todter Buchstabe.

Der Gesichtspunkt der Rechtseinheit ist in dieser Schärfe erst im internationalen Uebereinkommen zum Ausdruck gelangt. Allerdings sind schon in verschiedenen Einzelrechten den Eisenbahnen gewisse Beschränkungen ihrer Vertragsfreiheit (Autonomie) auferlegt. So namentlich in Art. 423 des D. H.G.B. und in den Eingangsbestimmungen des auf Grund des Art. 45 der deutschen Reichsverfassung erlassenen bisherigen deutschen Betriebsreglements. Vergl. auch die gleichlautenden Bestimmungen des bisherigen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements, ferner Art. 3 des niederländischen Eisenbahn-Gesetzes von 1875 und Art. 54 des schweizerischen Eisenbahngesetzes. Aber jene einzelrechtlichen Vorschriften bezwecken mehr den Schutz des Publikums gegen den Mißbrauch des thatsächlichen Transportmonopols der Eisenbahnen, als die Wahrung der Rechtseinheit.

Erst nach dem Vorgange des Internationalen Uebereinkommens ist dieser Gesichtspunkt auch in den Einzelrechten schärfer betont worden. So namentlich in den Eingangsbestimmungen der neuen deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen

---

[4]) Denkschrift der deutschen Kommissare zu Art. 1c (bei den Prot. der I. Konf. S. LII). Der deutsche Entwurf liegt der gegenwärtigen Fassung im Wesentlichen zu Grunde: Prot. der I. Konf. S. 7, 64 zu Art. 1c. Prot. der II. Konf. S. 77. Prot. der III. Konf. S. 27. Vergl. unten, Anm. 10.

[5]) Vergl. oben, § 12, Z. II.

[6]) Unter „Verbänden" oder „direkten Verkehren" pflegt man solche Vereinigungen von Eisenbahnen zu verstehen, deren vornehmlichster Zweck die Herstellung gemeinsamer direkter Tarife ist. In diesem Sinne ist der „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen", welcher eine Gemeinschaft des Rechts und verschiedener Verwaltungsangelegenheiten seiner Mitglieder bezweckt, die Vereinbarung gemeinsamer Tarife aber dem Ermessen der letzteren überläßt, kein Verband. Vergl. auch § 4 Z. II.

Betriebsreglements. Ferner in Art. 25 und 36 Abs. 1 des belgischen Gesetzes vom 25. August 1891.

II. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Initiative der Eisenbahn-Verwaltungen durch Herstellung internationaler Vereine und Verbände[6]) mit direkten Tarifen nebst Reglements und mit gemeinsamen Betriebs-Einrichtungen dem internationalen Verkehr große Dienste geleistet hat und auch ferner noch leisten wird. Die spontane, durch das Aufsichtsrecht der Staaten geregelte Thätigkeit der Eisenbahn-Verwaltungen soll deshalb auch durch das Uebereinkommen nicht weiter beschränkt werden, als dies im Interesse der Einheitlichkeit des internationalen Rechts durchaus geboten erscheint.[7]) Das Uebereinkommen will und kann durch seine Vorschriften die freie administrative Thätigkeit der Vereine und Verbände nicht ersetzen. Gerade diese Thätigkeit ist vielmehr zum Ausbau der Bestimmungen des Uebereinkommens vielfach unerläßlich. Dies gilt namentlich auch für die durch das Uebereinkommen begründete Transportgemeinschaft der ihm angehörigen Bahnen.[8]) Es gilt aber auch bezüglich engerer Verbände, zu welchen insbesondere auch der „Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" gehört. Nur ist selbstverständlich für die Anwendung der bezüglichen reglementarischen oder tarifarischen Festsetzungen erforderlich, daß das mit direktem Frachtbriefe aufgegebene Gut sich ausschließlich auf derjenigen Strecke bewegt, für welche derartige Vorschriften erlassen sind. Ebenso selbstverständlich unterliegen derartige Vorschriften zu ihrer Gültigkeit allen denjenigen Erfordernissen, welche für die Verbindlichkeit der Tarife selbst vorgeschrieben sind.[8a]).

Diese selbständige Thätigkeit der Bahnen bedarf indeß der

---

[7]) Die II. Konf. (Prot. S. 77) wollte diesem Gedanken dadurch Ausdruck geben, daß sie in den Art. 4 folgende Bestimmung aufnahm: „Es ist den Eisenbahnen gestattet, unter einander Vereine oder Verbände zur Ausführung internationaler Transporte zu bilden." Durch die III. Konf. wurde diese Bestimmung wieder gestrichen, „da sie so ausgelegt werden könnte, als sollten dadurch den Eisenbahnverwaltungen neue Befugnisse eingeräumt werden, während man doch nur die Absicht hatte zu bestimmen, daß die bestehenden Tarife, insofern sie den internationalen Transport betreffen, mit dem internationalen Gesetz nicht in Widerspruch sein dürfen." Kommissionsbericht in den Prot. d. III. Konf. S. 27. Vgl. auch Schlußprot. Nr. III.

[8]) Vergl. § 18 I.

[8a]) Vergl. § 28. I.

Regelung durch feststehende einheitliche Normen, sowohl für die rechtlichen Beziehungen der Bahnen zu dem Publikum als für diejenigen der Bahnen unter einander, und der Zurückführung auf ein gewisses, Willkührlichkeit und Zersplitterung ausschließendes, dem allgemeinen Interesse entsprechendes Maß. Während es also den Bahnen unbenommen bleibt, vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden, für den von ihnen bedienten internationalen Verkehr reglementarische und tarifarische Bestimmungen zu erlassen, müssen sich diese, um gültig zu sein, innerhalb des Rahmens des Internationalen Uebereinkommens halten. Sie sollen dessen Vorschriften je nach Bedürfniß ausführen und ergänzen, namentlich überall da, wo das Uebereinkommen auf die Tarife verwiesen hat.[9]) Nur dürfen diese autonomen Bestimmungen die durch die Berner Abmachungen geschaffene Einheitlichkeit des internationalen Rechts nicht durchbrechen.

Eine Gefährdung der Einheitlichkeit würde aber in allen Tarifbestimmungen liegen, welche dem Uebereinkommen widersprechen, gleichviel ob sie dasselbe zum Nachtheil oder zu Gunsten des Publikums abändern.[10]) Die Einheitlichkeit des inter-

---

[9]) Vergl. insbesondere Art. 11, 14 Abs. 3, 35. Auch wenn das Uebereinkommen einen Fall gänzlich mit Stillschweigen übergeht — wie z. B. die nachträgliche Veränderung der Auflage einer Nachnahme, s. unten, § 32 Z. V — sind ergänzende Bestimmungen durch Reglements und Tarife im Sinne des Uebereinkommens zulässig. Nicht minder können in Fällen, wo auf lokale Normen verwiesen ist, die btr. Vorschriften auch durch Reglements und Tarife gegeben werden, soweit dies die lokale Gesetzgebung gestattet. Vergl. Art. 5 Abs. 2, Art. 7 Abs. 2 u. 3, Art. 19, 24 Abs. 2, 25 Abs. 3. Endlich ist den Bahnen für die Regelung ihrer gegenseitigen Beziehungen ein großes Maß von Freiheit gelassen; s. namentlich Art. 54, und unten § 73.

[10]) Das Gesetz unterscheidet nicht und will nicht unterscheiden. Dies ist u. A. ausdrücklich hervorgehoben in der Denkschrift zur Vorlage des Internationalen Uebereinkommens an den deutschen Reichstag, Drucksache Nr. 281 S. 103/4. Ein derartiger Unterschied fand sich allerdings im Anschluß an Art. 423 des D. Handelsgesetzbuches in den Eingangsbestimmungen des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements. Es fehlt aber, und zwar absichtlich, schon im Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 1c), welcher dem Art. 4 des Uebereinkommens zu Grunde liegt. Vergl. Anm. 4.

Wenn mein verehrter Kollege Hr. de Seigneux in seinem Kommentar zu Art. 4 (S. 16) sagt: „Nichts steht entgegen, daß die Eisenbahnen dem Publikum günstigere Transportbedingungen gewähren, als die vom Uebereinkommen geforderten, z. B. eine ausgedehntere Haftbarkeit, kürzere Lieferfristen; in diesem Punkte ist die Konkurrenz vollständig frei", so ist dies zwar richtig bezüglich der Lieferfristen, aber nur deshalb, weil im Art. 14 des Uebereinkommens und im

nationalen Rechts erschien von höherem Werthe, als etwaige noch weiter gehende Konzessionen der Tarife an das Publikum, zumal derartige Zugeständnisse in der Regel mit anderweiten, mehr oder weniger lästigen Bedingungen verknüpft zu sein pflegen.

III. In dem vorstehend entwickelten Sinne sind die Festsetzungen des Uebereinkommens absolute oder öffentlich-rechtliche, d. h. vom Willen der Parteien unabhängige: sie sind zwingender Natur, soweit nicht aus den betreffenden Bestimmungen selbst eine anderweite Absicht des Gesetzgebers hervorgeht[11]) oder eine Abweichung ausdrücklich gestattet ist.[12]) Dies sanktionirt der Art. 4 dadurch, daß alle dem Uebereinkommen widerstreitenden Bedingungen, soweit der Widerspruch besteht, für nichtig (nulles et non avenues) erklärt sind. Derartige Tarif-Bedingungen ermangeln aber nicht nur jeder Rechtsgültigkeit; sie begründen, insofern sie verboten sind, unter Umständen auch eine Verpflichtung zum Schadensersatz.[13])

Für die Eisenbahn-Verwaltungen war daher aller Anlaß gegeben, die zu ihren Tarifen gehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen, soweit sie auf den internationalen Verkehr Anwendung finden sollen, mit den Vorschriften des Uebereinkommens in Einklang zu bringen. Dies ist auch allenthalben geschehen. Demgemäß treten im ganzen Konventions-Gebiete mit dem 1. Januar 1893 als dem Beginn der Wirksamkeit des Internationalen Uebereinkommens um-

---

§ 6 der Ausf.-Bestimmungen lediglich maxima vorgeschrieben sind. Es trifft aber nicht zu bezüglich der Haftpflicht und aller andern Bestimmungen, welche nicht durch das Uebereinkommen selbst als abänderbar bezeichnet sind. Hat doch Herr de Seigneux selbst im Verlaufe seiner Darstellung zu Artikel 4 durchaus zutreffend bemerkt: „jede Bedingung, welche dem Uebereinkommen und den Ausführungsbestimmungen widerspricht, ist von rechtswegen null und nichtig.“

Zwecklos und verwirrend sind die Untersuchungen von Eger in der v. Stein-schen Zeitschrift IV. S. 198, inwieweit eine Ergänzung des Uebereinkommens durch dem Publikum günstigere Bedingungen zulässig sei, nachdem doch dieser Begriff für die Gültigkeit solcher Bedingungen durchaus unerheblich geworden ist. Das einzige Kriterium für die Gültigkeit von Bestimmungen der Tarife ist die Frage, ob sie den Festsetzungen des Internationalen Uebereinkommens widersprechen oder nicht. Vergl. § 12 Anm. 32.

[11]) Dies ist namentlich der Fall bei Gewährung eines Spielraumes bis zu einem Maximum, wie in Art. 13, Abs. 1, Art. 14, Abs. 1. Vergl. Anm. 10.

[12]) Wie namentlich in Art. 13, Abs. 1, Art. 54.

[13]) Vergl. Art. 5 letzter Absatz. Art. 11, Abs. 1.

gearbeitete Tarife in Kraft, welche sich an dessen Vorschriften auf's Engste anschließen. Dies gilt nicht nur für die internationalen,[14]) sondern auch für die meisten internen Tarife. Auch die letzteren kommen im internationalen Verkehr zur Anwendung, sobald — sei es für die ganze Transportstrecke oder für einen Theil derselben — direkte internationale Tarife nicht vereinbart sind. Da nun die internen Tarife sich zunächst nach den Gesetzen des Inlandes zu richten haben, so wird ein Widerstreit gewisser Bestimmungen derselben mit Festsetzungen des internationalen Rechts, und damit die Ungültigkeit dieser Bestimmungen in ihrer Anwendung auf den internationalen Verkehr, insolange nicht zu vermeiden sein, als nicht zwischen beiden Rechten eine thatsächliche Uebereinstimmung hergestellt ist. Das Bestreben, derartige Unzuträglichkeiten zu verhüten, hat deshalb auch — neben anderen Erwägungen — die internen Gesetzgebungen dazu geführt, ihre Bestimmungen denjenigen des internationalen Uebereinkommens möglichst anzupassen.

Dies ist in einzelnen Ländern schon lange vor Einführung des Uebereinkommens geschehen. So namentlich durch das am 1. Januar 1883 in Kraft getretene italienische Handelsgesetzbuch (Art. 388 bis 416) sowie die mit dem italienischen Eisenbahngesetz vom 27. April 1885 eingeführten Tarife der drei großen italienischen Eisenbahn-Gesellschaften, und in noch höherem Maße durch das russische Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885. Auch das französische Gesetz vom 11. April 1888, durch welches die Artt. 105 und 108 des Code de Commerce abgeändert werden, ist durch die entsprechenden Bestimmungen des Berner Entwurfes (Art. 44 und 45) einigermaßen beeinflußt.[15]) Weiter geht der französische Entwurf eines Eisenbahn-Transportgesetzes, in welches namentlich die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über die Beschränkungen der Haftpflicht übergegangen sind. Ebenso enthält das belgische Gesetz vom 25. August 1891 betr. die Revision des Titels des Code de Commerce über die Transport-Kontrakte vielfache Annäherungen an das internationale Recht. Möglichst genau ist dem letzteren die deutsche Verkehrs-Ordnung und — in einigen Einzelheiten noch enger — das neue österreichisch-

[14]) Auch der „Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" hat, da die ihn bildenden Bahnen — mit Ausnahme der rumänischen — dem Gebiete des Internationalen Übereinkommens angehören, sein neues Reglement den Bestimmungen des letzteren genau angepaßt. Vergl. oben, § 4. II.

[15]) Vergl. hierüber auch v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschrift XXXIX, S. 90—96.

ungarische Betriebs-Reglement angepaßt.[16]) Die größte Uebereinstimmung mit dem Berner Uebereinkommen zeigt der kürzlich dem Nationalrath und dem Ständerath unterbreitete Entwurf eines schweizerischen Bundesgesetzes über den Eisenbahn-Transport, welcher das innere Eisenbahn-Frachtrecht mit wenigen Ausnahmen auch in der Reihenfolge der Artikel, genau an das Internationale Uebereinkommen anschließt.

---

[16]) Dies ist in Österreich und Ungarn geschehen auf Grund der durch das Gesetz vom 27. Oktober 1892 der Regierung ertheilten Ermächtigung, die Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements mit allen oder auch nur einzelnen Vorschriften des internationalen Übereinkommens in Einklang zu bringen. Eine ähnliche Ermächtigung ist durch das italienische Einführungsgesetz zum Internationalen Übereinkommen vom 15. Dezember 1892 Art. III der Regierung ertheilt. In Deutschland ist eine derartige Ermächtigung nicht eingeholt worden. Auch ohne eine solche ist es möglich gewesen, die auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung vom Bundesrath an Stelle des Betriebsreglements erlassene ueue Verkehrs-Ordnung vom 15. November 1892 dem internationalen Recht im Wesentlichen anzupassen, indem nur sehr wenige Bestimmungen des Übereinkommens gebietenden oder verbietenden Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs widersprechen.

Zweites Hauptstück.

Eingehung und Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Uebersicht.

---

den Eisenbahnen, namentlich auch mit Rücksicht auf ihren monopolartigen Charakter, im öffentlichen Interesse gewisse Beschränkungen der Vertragsfreiheit auferlegt, welcher der gewöhnliche, der freien Konkurrenz unterliegende Frachtführer nicht unterworfen zu werden braucht.[3]) Andererseits müssen im Interesse eines geordneten Betriebes dieser öffentlichen Transport-Anstalten auch gewisse Anforderungen an das Publikum gestellt werden, deren Festsetzung beim gewöhnlichen Landtransport der Willkür der Kontrahenten überlassen werden kann.[4])

Das internationale Uebereinkommen geht bezüglich der Natur des Eisenbahn-Frachtvertrages im Wesentlichen von den gleichen Anschauungen aus. Es regelt indeß, seinem Zweck entsprechend, auf der erwähnten Grundlage — der Form nach abweichend von der Mehrzahl dieser Rechte[5]) — den Eisenbahn-Transport als eine vom Rechte des gewöhnlichen Frachtführers losgelöste, selbständige, in sich abgeschlossene Materie. Indem der durch das Uebereinkommen vorgesehene Eisenbahn-Frachtvertrag im Einzelnen den Rechten der Vertragsstaaten diejenigen Bestimmungen entnahm, welche sich für den internationalen Verkehr am besten zu eignen schienen, auch hin und wieder neue Bestimmungen schuf, welche sich als Kompromisse unter den Vorschriften jener Gesetzgebungen darstellen,[6]) hat sein Wesen, gegenüber den erwähnten grundlegenden Anschauungen der in den vertragschließenden Staaten geltenden Rechte, nur diejenigen Modifikationen erfahren, welche sich aus der Natur des internationalen Verkehrs gegenüber derjenigen des inneren Verkehrs von selbst ergeben.

2. *Gegenstand und Zweck des Eisenbahn-Frachtvertrages* ist auch im *internationalen* Rechte der *Transport*, d. h.

---

[3]) Hierher gehört namentlich die Verpflichtung der Eisenbahn zur Eingehung des Frachtvertrags, das Verbot der Beschränkung der Haftpflicht über ein gewisses Maß, die Vorschrift von Maximal-Lieferfristen, Verbot der Begünstigung Einzelner und dgl. mehr.

[4]) So namentlich die Vorschrift der Ausstellung eines Frachtbriefes oder eines diesen ersetzenden Begleitpapieres, der Ausschluß oder die nur bedingungsweise gestattete Zulassung gewisser Gegenstände, überhaupt die Erfüllung der vom Gesetz oder von der Eisenbahn mit Ermächtigung des Gesetzes vorgeschriebenen Transportbedingungen.

[5]) S. oben, Anm. 1.

[6]) Vgl. die Erklärung des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts in der Plenarsitzung des deutschen Reichstages vom 9. März 1891: Zeitg. des Vereins d. Eisenbahn-Verwaltungen 1891 S. 202.

die Beförderung des Guts an einen andern Ort. Aber es liegt im Wesen des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages, daß der Bestimmungsort sich im Auslande befindet und daß die Beförderung direkt nach dem Auslande erfolgt.[7]) Daher die Vorschrift eines durchgehenden internationalen Frachtbriefes von bestimmter Form, dessen Auflieferung mit dem Gute seitens des Absenders und dessen Annahme zur Beförderung seitens der Eisenbahn für den Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages wesentlich ist.[8])

Gegenstand des Transports ist das Gut,[9]) d. h. die zu befördernde Sache, im Gegensatz zur Personenbeförderung und mit Ausschluß derjenigen Sachen, deren Transport sich als Annex der Personenbeförderung darstellt.[10])

Es ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, daß nur solches Gut Gegenstand des Transports sein kann, welches keine Eigenschaften besitzt, vermöge deren die Beförderung unmöglich ist. Aus dem Wesen des internationalen Transports aber geht hervor, daß die Vereigenschaftung des Guts gerade diesen Transport, d. h. die direkte Beförderung von Land zu Land nicht ausschließen darf, daß somit das Gut auf jedem der zu durchlaufenden Gebiete transportfähig sein muß. Daher die Bestimmungen in den Art. 2 und 3 über die Gegenstände, welche vom internationalen Transport nach Maßgabe des Uebereinkommens ausgeschlossen oder dazu nur bedingungsweise zugelassen sind,[11]) — und die damit in genauem Zusammenhange stehenden Bestimmungen des Art. 9 über die Verpackung des Gutes.[12])

3. Von besonderer Wichtigkeit für den internationalen Transport ist die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften bezüglich des zu befördernden Gutes und die Frage, welchem der contrahirenden Theile diese Besorgung obliegt. Die desfallsigen Vorschriften finden sich im Art. 10 des Uebereinkommens.[13]) Die Eisenbahn hat hierbei die Rechte und die Verpflichtungen eines

---

[7]) Art. 1 und oben § 12. I. 2.

[8]) Art. 6—8 und unten §§ 19—24.

[9]) Man beachte, daß der vorige Absatz vom Gegenstand des Vertrages handelt, welcher die Beförderung ist, — der gegenwärtige aber vom Gegenstand der Beförderung, welchen das Gut bildet.

[10]) Vergl. hierüber oben, § 12. I. 1.

[11]) Das Nähere s. unten, §§ 13—15.

[12]) Die Einzelheiten s. unten, § 25.

[13]) Das Nähere hierüber s. unten, § 26.

Kommissionärs. Gleichwohl begründen auch diese Bestimmungen kein selbständiges Geschäft, sondern einen Theil des Frachtvertrages.[14])

4. Beim Abschluß des Frachtvertrages betheiligte Personen sind auch im internationalen Recht zunächst die Contrahenten: der Absender als Frachtgeber und die Eisenbahn als Frachtführer, als weiterer Interessent aber der Empfänger.

a. Vom Absender[15]) geht in jedem einzelnen Falle das Vertragsanerbieten aus,[16]) indem er das Gut mit dem von ihm unterzeichneten internationalen Frachtbrief der Eisenbahn zur Beförderung übergiebt. Der Absender hat der Hauptsache nach das Recht, die Annahme des Gutes zum Transport und die Ausführung des Transports nach Maßgabe des von der Eisenbahn angenommenen Frachtbriefes, eventuell Schadensersatz für Verlust, Beschädigung oder Verspätung des Gutes zu verlangen. Seine Verpflichtung besteht im Wesentlichen darin, der Eisenbahn die tarifmäßige Fracht, d. h. den Transportpreis sammt Nebengebühren und Auslagen zu bezahlen, soweit dies nicht durch den Empfänger geschieht.[17])

b. Die Eisenbahn schließt gemäß Art. 8 mit dem Absender den internationalen Frachtvertrag ab, indem sie das von ihm übergebene Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung annimmt. Als Zeichen dieser Annahme dient die Aufdrückung des Expeditionsstempels.[18])

Die das Gut zur Beförderung annehmende Verwaltung heißt „Versandtbahn" (chemin de fer expéditeur), diejenige Bahn aber, welche die Ablieferung an den Empfänger zu besorgen hat, „Empfangsbahn", auch „Ablieferungsbahn" oder „abliefernde Eisenbahn" (chemin de fer destinataire oder chemin de fer dernier transporteur).

---

[14]) Urtheil des Oberlandesgerichts Karlsruhe J. S. Frei gegen Fiskus vom 24. November 1890.

[15]) Der Absender wird, namentlich in den verschiedenen Entwürfen, auch als „Versender" oder als „Aufgeber" bezeichnet. Alle diese Ausdrücke sind im Uebereinkommen, wie im gewöhnlichen Sprachgebrauche, gleichbedeutend. Dies verdient deshalb besonderer Erwähnung, weil — hiervon abweichend — der kaufmännische Sprachgebrauch unter „Versender" wohl auch denjenigen versteht, welcher als Kommittent das Gut einem Spediteur zur Vermittlung des Eisenbahntransports übergiebt. Vergl. die Protokolle der Nürnberger Konferenz S. 784—844.

[16]) Nicht, wie manche annehmen, von der Eisenbahn. S. unten, § 24 Anm. 4.

[17]) Vergl. § 27—31.

[18]) Das Nähere unten, § 24 Nr. 1.

Die Eisenbahn übt ihre Funktionen aus durch Vermittlung ihrer Leute (Bediensteten, Beamten), für welche sie gemäß Art. 29 zu haften hat.[19])

Eigenthümlich ist bezüglich der Person des Frachtführers dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag, daß er gemäß Art. 1 nur im Verkehre unter den im Uebereinkommen bezeichneten Eisenbahnen abgeschlossen werden kann.[20]) Damit steht in innigem Zusammenhang die weitere Eigenthümlichkeit, daß die Versandtbahn in der Regel nicht für sich allein, sondern zugleich für die anderen am Transport betheiligten Bahnen den Frachtvertrag abschließt,[21]), und daß durch die Thatsache dieses Abschlusses unter jenen Bahnen ein Gemeinschafts-Verhältniß mit Sammthaftung jeder einzelnen Bahn für die Ausführung des ganzen Transports begründet wird.[22])

Der Anspruch der Eisenbahn aus dem Fracht-Vertrag besteht im Wesentlichen darin, daß sie die Vergütung der tarifmäßigen Fracht und etwaiger Auslagen verlangen kann. Er deckt sich mit den Verpflichtungen des Absenders und des Empfängers.

c. Der Empfänger ist diejenige Person, an welche das Gut durch die Eisenbahn befördert werden soll und an welche zu diesem Zwecke der Frachtbrief gerichtet (adressirt) ist.[23]) Der Empfänger wirkt bei Eingehung des Frachtvertrages nicht mit und wird deshalb durch den Abschluß dieses Vertrages zunächst weder berechtigt noch verpflichtet. Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht ihm aber frei,[24]) in den Vertrag einzutreten: sei es, daß er den

[19]) S. unten, § 46.

[20]) S. oben, § 12 I. 3.

[21]) Ausnahmen s. oben, § 12 I. 4. Ein internationaler Eisenbahn-Frachtvertrag ist indeß auch dann vorhanden, wenn das Gut im Bereiche einer und derselben Verwaltung nach dem Auslande befördert wird, z. B. durch die badische Staatsbahn aus Baden nach Basel bad. Bahnhof, oder von einer Station der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nach einer Station der unter der gleichen Verwaltung stehenden Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

[22]) S. unten, § 18 I. 1 und § 45.

[23]) Das Wort „Empfänger" wird im Sinne von „der im Frachtbriefe oder durch gültige nachträgliche Verfügung bezeichnete Empfänger" (destinataire) auch dann gebraucht, wenn er das Gut nicht wirklich in Empfang nimmt. Er heißt auch Adressat. Ein gutgläubiger Ausleger wird nicht leicht im Zweifel sein, welchen Sinn das Gesetz mit diesen wesentlich gleichbedeutenden Ausdrücken verbindet, auch wenn damit — wie im Leben — gewechselt wird.

[24]) Der Frachtvertrag, an welchem der Empfänger ja nicht mitgewirkt hat, kann für ihn keinerlei Verpflichtung begründen, in diesen Vertrag einzutreten.

Frachtbrief und das Gut annimmt, sei es, daß er die Eisenbahn auf Herausgabe des Gutes mit dem Frachtbriefe belangt. In beiden Fällen erwirbt er gemäß Art. 16 u. 17 ein selbständiges, weitere Verfügungen des Absenders ausschließendes Recht[25]) auf Auslieferung des Gutes, eventuell auf Schadensersatz. Damit erwächst ihm aber auch die Verpflichtung, die Verbindlichkeiten des Absenders gegenüber der Eisenbahn zu erfüllen, insbesondere die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen.[26])

5. Frägt man schließlich, welcher Art von Verträgen der durch das Uebereinkommen vorgesehene internationale Eisenbahn-Frachtvertrag angehört,[27]) so kann es

a. zunächst nicht zweifelhaft sein, daß er, wie jeder Frachtvertrag ein wesentlich zweiseitiger oder gegenseitiger, beide Theile belastender, synallagmatischer Vertrag ist.[28]) In derartigen Vertragsverhältnissen kann bekanntlich jeder der Kontrahenten — im Allgemeinen und vorbehaltlich besonderer Bestimmungen — Erfüllung von der Gegenseite nur verlangen, wenn er seinerseits geleistet hat oder die Leistung anbietet. Diese Eigenschaft des Frachtvertrages kommt namentlich bei Ablieferung des Gutes zum Ausdruck, welche nur gegen Bezahlung der aus dem Frachtbriefe ersichtlichen Beträge seitens des Empfängers erfolgt (Art. 16 Abs. 2 und Art. 17).[28a])

b. Ebensowenig kann darüber ein Zweifel bestehen, daß der Eisenbahn-Frachtvertrag, wie nach den Rechten der einzelnen Staaten, so auch im internationalen Recht zu den Handelsgeschäften gehört und deshalb nach den Grundsätzen des Handelsrechts zu beurtheilen ist. Das hier in Frage kommende, internationale Handelsrecht aber ist in erster Reihe durch das Berner Uebereinkommen geregelt. Hülfsweise werden indeß auch die Grundsätze des allgemeinen internationalen Civilrechts heranzuziehen sein.

Ob der Empfänger zur Annahme des Guts dem Absender gegenüber etwa aus andern Vertragsverhältnissen verpflichtet ist, berührt sein Verhältniß zum Frachtvertrag in keiner Weise.

[25]) S. unten, § 35. II. 4.

[26]) S. unten, § 36.

[27]) Vergl. hierüber u. A.:

Schott bei Endemann III. S. 295 ff.

Sarrut, législation etc. Nr. 1 ff.

[28]) Dies ergiebt sich namentlich aus Art. 11, 12, 16, 17, 20. Ebenso in den Rechten sämmtlicher vertragschließender Staaten.

[28a]) Vergl. unten, § 36 Nr. 3.

c. Der wirthschaftlichen Seite nach gehört der Eisenbahn-Frachtvertrag dem großen Gebiete der Unternehmungsverträge an. Es wäre indeß nicht gerechtfertigt, ihn deshalb ohne Weiteres den Grundsätzen des gemeinrechtlichen Werkverdings (locatio conductio operis) unterordnen zu wollen. Indem er vielmehr in verschiedenen Beziehungen, namentlich hinsichtlich der strengeren Haftung, die Grundsätze des Aufnahmevertrags (receptum) befolgt, Anderes wieder von der Hinterlegung (depositum) und dem Auftrag (mandatum) entlehnt hat, wird man der Meinung derjenigen beipflichten müssen, welche ihn für einen Vertrag gemischter Natur (contractus sui generis) erklären.[29])

d. Nur kann bezüglich der Frage, ob der Eisenbahn-Frachtvertrag als Konsensualvertrag oder Realvertrag[30]) zu betrachten, nicht wohl von einer gemischten Natur die Rede sein, indem diese beiden Kategorien sich ihrem Begriffe nach gegenseitig ausschließen. In den Rechten der einzelnen Staaten ist es bestritten, ob der Frachtvertrag überhaupt, und insbesondere derjenige der Eisenbahnen, durch bloße Willenseinigung der Theile abgeschlossen wird, wobei die Uebergabe des Guts nur als Ausführnng des Vertrages erscheint (Konsensual-Vertrag), oder ob diese Uebergabe zum Zustandekommen des Vertrages selbst gehört (Real-Vertrag).[31])

---

[29]) Vergl. Sarrut Nr. 2, Schott bei Endemann III. S. 295.

[30]) Der bekannte Unterschied zwischen diesen beiden Arten von Verträgen ist kein lediglich positivrechtlicher, sondern entstammt dem inneren Wesen des Geschäftes selbst. Besonders treffend wird dieser Unterschied von Eccius bei Förster (I. S. 416) wie folgt charakterisirt: „Die Eigenthümlichkeit der Realkontrakte besteht nicht etwa darin, daß bei ihnen weniger, als bei Verträgen anderen Inhalts eine ausgetauschte Willensübereinstimmung erforderlich ist, sondern vielmehr darin, daß die durch Willensübereinstimmung begründete Rückgabepflicht nur unter der Voraussetzung der Hingabe denkbar, und daß im Verhältniß zu einem Vertrage über den Abschluß des Realvertrages der letztere ein von dem Vorvertrage verschiedener selbständiger Vertrag ist." Die Nutzanwendung auf den Frachtvertrag ergiebt sich von selbst. Vergl. die folgende Anmerkung.

[31]) Die deutsche Theorie betrachtet, nachdem das Handelsgesetzbuch (Art. 390 ff.) die Frage unentschieden gelassen hat, den Frachtvertrag ziemlich allgemein als einen Konsensualkontrakt. Zur Begründung beruft man sich, namentlich nach dem Vorgange von Goldschmidt — Zeitschrift III. (1860) S. 56 ff., 331 ff. und IV. (1861) S. 569 ff. — darauf, daß der Frachtvertrag eine, allerdings durch die Grundsätze des receptum modifizirte, locatio conductio operis darstelle und daß diese nach dem gemeinen Recht zu den Konsensualverträgen zu rechnen sei. Diese Theorie entspricht unseres Erachtens nicht dem

Nach dem Rechte des Uebereinkommens ist zweifellos ein Realvertrag anzunehmen, indem nach Art. 8 Abs. 1 der Abschluß dadurch erfolgt, daß das vom Absender übergebene Gut mit dem Frachtbriefe von der Eisenbahn zur Beförderung angenommen wird.[32])

e. Indem aber das Zustandekommen des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages nicht nur von der erwähnten Hingabe und Annahme des Guts zur Beförderung abhängig gemacht ist, sondern des Weiteren die gleichzeitige Uebergabe eines Begleitpapiers von genau vorgeschriebener Form und bestimmtem Inhalte, nämlich des direkten internationalen Frachtbriefes, und dessen eisenbahnseitige Annahme mittelst Abstempelung verlangt wird, ergiebt sich die Frage, ob damit der internationale Eisenbahn-Vertrag nicht etwa für einen Formalvertrag[33]) (Literalvertrag) erklärt sei. Diese Frage ist unseres Erachtens zu verneinen. Die Uebergabe und Annahme des internationalen Frachtbriefes ist allerdings unerläßliche Bedingung für den Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages. Darin ist aber nicht, wie dies zur Annahme eines Formular-Vertrages erforderlich sein würde, der Verpflichtungsgrund selbst zu finden.

Wesen des Frachtvertrages, wenigstens wie er sich unter wesentlicher Modifikation obiger Schulbegriffe aus den eigensten Bedürfnissen des Verkehrs heraus heute gestaltet hat. Derselbe ist vielmehr seiner innersten Natur nach ein Realkontrakt, weil von einer Willenseinigung über seinen Abschluß thatsächlich nicht wohl die Rede sein kann, bevor der zu befördernde und am dritten Orte abzuliefernde Gegenstand dem Frachtführer übergeben ist. Vergl. Anm. 30 und unten, § 19 Anm. 1. — Aehnlich argumentirt Sarrut a. a. O. Nr. 3. Auf der gleichen Anschauungsweise beruht auch die Bestimmung des § 49 des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements und des § 54 der neuen Reglements, welche sich auch in der Fassung an Art. 8 des Uebereinkommens eng anschließen.

[32]) Daß Eger — im Archiv für bürg. Recht VI S. 128 ff. — selbst diesen klaren Bestimmungen gegenüber wieder auf die Theorie des aus der locatio conductio operis abzuleitenden Konsensualvertrages zurückkommt und dann ganz unbefangen beifügt, der Konsens der Parteien sei durch Art. 8 Abs. 1 von der Form(!) der Annahme des Guts mit dem internationalen Frachtbriefe abhängig erklärt und die Giltigkeit des Vertrags durch diese Form(!) bedingt, möchten wir unsern Lesern nicht vorenthalten. Sie dürften aber mit uns der Ansicht sein, daß die als Erforderniß für das Zustandekommen des Frachtvertrages vorgeschriebene Hingabe und Annahme des zu befördernden Gegenstandes nicht als bloße Form der Willenseinigung betrachtet werden kann, vielmehr dem Geschäft das Gepräge des Realkontrakts aufdrückt.

[33]) Ueber das Wesen derartiger Verträge vergl. Windscheid's Pandekten II S. 196 ff.

Dieser besteht vielmehr in der durch Hingabe und Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe erfolgten Willenseinigung der Parteien. Es liegt somit kein Formalvertrag, sondern — wie oben gezeigt — ein Realvertrag vor, dessen Abschluß nur an die Beobachtung gewisser Förmlichkeiten gebunden ist.[34])

---

§ 18.

B. Verpflichtung zum Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages (Art. 5).

Es ergiebt sich schon aus dem Wesen der Eisenbahn als einer mit thatsächlichem Beförderungsmonopol ausgerüsteten öffentlichen Transportanstalt, daß sie — unter gewissen aus der Natur der Sache fließenden Vorbehalten — zur Eingehung und zur gleichmäßigen Ausführung des Frachtvertrages jedem Interessenten gegenüber verpflichtet ist.

Dieser Grundsatz ist in den Rechten sämmtlich vertragschließenden Staaten ausdrücklich anerkannt.[1]) In den meisten derselben erstreckt sich indeß die Transportpflicht nur auf das eigene Gebiet der

---

[34]) Vergl. Schott bei Endemann III S. 309.

[1]) Zu vergleichen:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 422, vergl. 401.
Ungarisches H.G.B. 423, vergl. 403.
Deutsche Reichsverfassung Art. 42. 45.
Altes deutsches, österreichisches, ungarisches und Vereins-Reglement § 6. 46. 55. 56.
Neue deutsche Verkehrs-Ordnung und neues österreichisch-ungarisches Betriebs-Reglement § 6. 49. 55. 56.
Französ. Ordonnance du 14 novembre 1846 Art. 50 al. 1.
Französ. Cahiers des charges Art. 49 al. 1.
Arrêté du ministre fr. des travaux publics du 15 août 1859 Art. 8.
Codice di commercio (1882) Art. 394.
Italienischer Tarif von 1885 Art. 2.
Belgische Cahiers des charges Art. 38, vergl. Lanckman traité No. 324 ff.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 11, 28.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 42 Abs. 1.
Russisches Eisenbahn-Gesetz vom 12. Juni 1885 Art. 1. 2. 51. 52.
Schweiz. Eisenbahn-Transportgesetz Art. 1. 2. 3.
Schweiz. Transportreglement § 5.

Versandtbahn oder doch nur auf das Inland.[2]) Indem nun das Uebereinkommen im Art. 1 den durchgehenden Frachtbrief aus einem der vertragschließenden Staaten nach einem andern derselben zu einer der Vorbedingungen seiner Anwendung macht, kann es nicht umhin, die Transportpflicht derart auszudehnen, daß die Versandtbahn zur Annahme und die folgenden Bahnen zur Weiterbeförderung des Gutes, und zwar unter Sammthaftung der ganzen einheitlichen Transportstrecke, verpflichtet sind.

Dies ist geschehen durch Art. 5 des Uebereinkommens, wie er aus den Verhandlungen der Berner Konferenzen hervorgegangen ist,[3])

---

[2]) Ersteres ist u. A. noch der Standpunkt des deutschen Handelsgesetzbuches (Art. 422), welches die Transportpflicht jeder Eisenbahn „für ihre Bahnstrecke" statuirt, letzteres derjenige der deutschen Reichsverfassung (Art. 42), welcher zufolge die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs „wie ein einheitliches Netz" verwaltet werden sollen. In diesem Sinne ist im deutschen und im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement — s. Anm. 1 — die Annahme des Gutes mit direktem Frachtbrief (ohne Vermittlungsadresse) den Bahnen zur Pflicht gemacht. Eine noch weiter gehende Verpflichtung war von den Bahnen des Vereins durch dessen Reglement schon vorher für das ganze Vereinsgebiet freiwillig übernommen worden.

Das Schweizerische Transportgesetz (Art. 1) verpflichtet die Bahnen zur Beförderung auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung „auf schweizerischen sowie ausländischen Bahnen, mit denen sie im Verkehr stehen". Aehnlich ist nach Art. 2 der italienischen Tarifbedingungen die Verwaltung zur Ausführung des Transports auf ihren eigenen Linien „und auf Grund der in Kraft stehenden Tarife und Bedingungen" verpflichtet.

[3]) Schweiz. vorläufiger Entwurf Art. 1.
Entwurf deutscher Kommissare Art. 1 d.
(beide in den Prot. der I. Konf. S. VII. VIII.).
Memorial zum schweiz. Entwurf Nr. III.
Denkschrift zum deutschen Entwurf Nr. III zu Art. 1 d.
Prot. der I. Konf. S. 8. 65 zu Art. 1 d.
Prot. der II. Konf. S. 11—13. 77/78 zu Art. 5.
Prot. der III. Konf. S. 27/28.

Bereits im schweizerischen Memorial ist anerkannt, daß es dem Zwecke der Vereinbarung am vollkommensten entsprechen würde, wenn — ähnlich wie im deutschen Betriebsreglement § 46 ff. — den Bahnen die Verpflichtung auferlegt würde, die ihnen vom Publikum angetragenen internationalen Frachtkontrakte in den durch die Vereinbarung festgesetzten Formen und mit den durch dieselben normirten Rechtsfolgen einzugehen. Im Art. 1. des schweiz. Entwurfs ist diese Verpflichtung auch im Prinzip ausgesprochen, bezüglich der Voraussetzungen für die ausnahmsweise Ablehnung des Transportes aber auf ein noch zu vereinbarendes Reglement und in dessen Ermangelung auf das interne Recht der Annahmebahn verwiesen.

und eine Reihe damit eng zusammenhängender anderer Bestimmungen.[4]) Im Einzelnen ist hierdurch Nachstehendes festgesetzt.

I. Der Grundsatz der Transportpflicht wird im Eingang des Art. 5 wie folgt ausgesprochen:

„Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens die Beförderung, von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern" die unten (Nr. II) zu erörternden Voraussetzungen zutreffen.

1. Die Verpflichtung jeder in die Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen aufgenommenen Verwaltung[5]) geht hiernach zunächst dahin, Sendungen mit direktem internationalem Frachtbrief nach allen übrigen Konventionsbahnen zum Transport anzunehmen. Der Zweck dieser Bestimmung ist augenscheinlich die Ermöglichung des internationalen Transports für jeden Absender und unabhängig vom Willen der Eisenbahn. Dieser Zweck wird aber nur dadurch vollständig erreicht, daß — wie dies im Art. 27 Abs. 1 und 2 im engsten Anschluß an Art. 5 Abs. 1 vorgeschrieben ist — die erste Bahn für die Ausführung des Transports auf der ganzen Beförderungsstrecke haftet und daß jede folgende Bahn bis zum Bestimmungsorte das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe zu übernehmen und weiter zu befördern verpflichtet ist.

Durch die Thatsache nun, daß die erste Bahn das Gut mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung annimmt und daß die übrigen Bahnen der Beförderungsstrecke das Gut mit demselben Frachtbriefe zur Weiterbeförderung übernehmen, entsteht nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen,[6]) ohne daß es hierzu einer besonderen gesetzlichen Vorschrift bedürfte, unter sämmtlichen im Einzelfalle am Transport betheiligten Bahnen eine Gemeinschaft, welche man füglich als „Transportgemeinschaft" bezeichnen kann, da

---

Im Entwurf der deutschen Kommissare sind in Ausführung der von ihm verfolgten allgemeinen Grundsätze — s. oben § 5 III. — die Voraussetzungen der Transportpflicht einheitlich normirt, und zwar im Wesentlichen auf der Grundlage der Bestimmungen des Art. 422 des deutschen Handelsgesetzbuches. Der Art. 1 d. des deutschen Entwurfs ist mit wenig erheblichen Aenderungen als Art. 5 des Uebereinkommens beibehalten.

[4]) Hierher gehören namentlich die bezüglichen Vorschriften in den Art. 1, 27, 16, 17, 20—23, 47 ff.

[5]) s. oben, § 12. I. 3.

[6]) s. v. **Bar** a. a. O. II S. 144.

ihr Zweck auf die gemeinsame Ausführung des Transports gerichtet ist. Die Wirkungen dieser Gemeinschaft, welche dem Publikum gegenüber in der Gesammthaftung sämmtlicher betheiligter Bahnen für die Ausführung des Transports bestehen, werden bei Erläuterung des Art. 27 (s. unten, § 45) näher erörtert werden. Insofern aber diese Gemeinschaft nicht durch freie Willkür der daran betheiligten Bahnen, sondern durch die Vorschrift des als Gesetz wirkenden Uebereinkommens begründet ist, wird sie passend als „gesetzliche Transportgemeinschaft" bezeichnet werden. Die hin und wieder gewählte Bezeichnung als „Zwangsgemeinschaft", welche sich im Uebereinkommen nicht findet und vorzugsweise von Gegnern dieser Einrichtung gebraucht wird, scheint uns eine wenig glückliche zu sein. Es handelt sich nicht um einen willkührlichen Zwang, sondern um eine den Eisenbahnen ebensosehr in ihrem eigenen als im öffentlichen Interesse auferlegte Verpflichtung, welche nur eine aus den Bedürfnissen des Verkehrs gezogene Konsequenz darstellt.[7])

2. Ueber die Nothwendigkeit dieser Bestimmung war man bei den Berathungen allgemein einverstanden. Man verhehlte sich indeß nicht, daß die Ausführung für die Eisenbahnen gewisse Härten im Gefolge haben könne, und daß es unabweisbar sei, Garantien zu schaffen, um die Bahnen gegen Beschädigungen, welche aus dem Gemeinschaftsverhältniß, namentlich durch Zahlungsunfähigkeit einer der betheiligten Verwaltungen, erwachsen könnten, sicher zu stellen.[8]) Nachdem mehrere Vorschläge, insbesondere derjenige der unbedingten Uebernahme der Garantie jedes Staates für die seinem Gebiet angehörigen Eisenbahnen, sich als unausführbar herausgestellt hatten,[9]) einigte man sich im Laufe der Verhandlungen über eine Reihe von Vorschriften, welche den angegebenen Zweck mehr oder weniger verfolgen.[10]) Hierher gehören namentlich:

a. Die Bestimmungen des Art. 1 in Verbindung mit Art. 58,

---

[7]) Vergl. den Aufsatz: „Transportpflicht und Transportgemeinschaft" in der Zeitung des Vereins 2c. 1891 S. 773/74.

[8]) Prot. der I. Konferenz zu Art. 1d. S. 8.

[9]) Prot. der II. Konferenz zu Art. 5 S. 12/13 und zu Art. 1 S. 74.

[10]) Dies ist u. A. hervorgehoben in der Denkschrift zur Vorlage des Internationalen Übereinkommens an den deutschen Reichstag, btr. Art. 27 und 28; Drucksache Nr. 281 der Session 1890/91.

Wenn Eger und Schwab all' dies noch ungenügend finden, so wird man sich mit dem Sprüchworte trösten müssen: on ne peut pas contenter tout le monde et son père.

Erfolglosigkeit dem Staate, welchem die säumige Bahn angehört, nur die Wahl bleibt, dieselbe aus der Liste zu streichen oder für ihre Zahlungsfähigkeit einzustehen.

3. Das „Uebernehmen" der Güter zur Beförderung im internationalen Verkehr, d. h. sowohl die Annahme seitens der ersten Bahn als die Uebernahme zur Weiterbeförderung seitens der folgenden Bahnen der Transportstrecke, muß „nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens" erfolgen. Die Bahnen müssen sich somit der Beförderung unterziehen, sofern nicht einer der unten (s. Nr. II) zu erwähnenden Ausnahmefälle vorliegt. Sie dürfen aber die Beförderung auch nicht an Bedingungen knüpfen, welche den Festsetzungen des Uebereinkommens widersprechen (Art. 4), sei es zum Nachtheil oder zu Gunsten des Publikums.[18]) Namentlich ist ihnen nicht gestattet, bei der Beförderung irgend welche Begünstigungen zu ertheilen, welche nicht Jedermann in gleicher Weise gewährt werden (Art. 11).[19]) Die Eisenbahn ist nicht nur befugt,[20]) sondern auch verpflichtet, Transporte, die ihr unter andern Bedingungen angeboten werden, zurückzuweisen. Von den Folgen der Zuwiderhandlung wird weiter unten (s. Nr. V) die Rede sein.

II. Die Verpflichtung der Konventions-Bahnen, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr nach Maßgabe des Internationalen Uebereinkommens zu übernehmen, ist an die unter Ziff. 1 bis 3 des Art. 5 aufgeführten Bedingungen geknüpft, nämlich:

1. Daß „der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft" (Art. 5 Ziff. 1).

Dieser Vorbehalt ist insofern selbstverständlich, als die Vorschriften des Uebereinkommens einschließlich der Nebenverabredungen (Art. 1 Abs. 2) in allen vertragschließenden Staaten Gesetzeskraft, ja absolute Geltung haben (Art. 4). Die Unterwerfung geschieht überdies ausdrücklich dadurch, daß das vom Absender anzuwendende Frachtbrief-Formular (Art. 1 in Verbindung mit Art. 6) in der Eingangsformel in erster Linie auf die Festsetzungen des Internationalen Uebereinkommens Bezug nimmt. Der Schwerpunkt obiger Vorschrift liegt aber darin, daß der Absender, um die Eingehung des inter-

---

[17]) Ueber die Einzelheiten dieses Verfahrens s. unten, § 81.

[18]) s. oben, § 16.

[19]) s. unten, § 28.

[20]) Mit Unrecht wird dies von Eger bei Gruchot 1891, S. 475, nur als Befugniß hervorgehoben.

nationalen Frachtvertrages seitens der Eisenbahn fordern zu können, seinerseits alles dasjenige erfüllt haben muß, was das Uebereinkommen ihm auferlegt. Dazu gehört namentlich die Befolgung der Vorschriften über die vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände (Art. 2, 3, Ausf.Best.§ 1 und Anl. 1), über die Verpackung des Gutes (Art. 9), über die Beigabe des internationalen Frachtbriefs und anderer Begleitpapiere (Art. 6 und 10, Ausf.Best. § 2), über die unter Umständen erforderliche Frankirung (Art. 12). Zur Unterwerfung unter die Anordnungen des Uebereinkommens gehört aber auch weiter, daß die diesem nicht widersprechenden tarifarischen und reglementarischen Vorschriften der Eisenbahnverwaltung befolgt werden. Sind doch auch die letzteren in der Eingangsformel des Frachtbriefes ausdrücklich neben dem Uebereinkommen als Festsetzungen erwähnt, auf deren Grund die Beförderung erfolgen soll, und ist doch im Art. 4 ausdrücklich bestimmt, daß die Bedingungen der Tarife Geltung haben, soweit sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen.

Man wird aber — im Sinne des Uebereinkommens — noch einen Schritt weiter gehen und vom Absender verlangen müssen, daß er sich auch den sonstigen allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwerfe.[21]) Hierzu gehört namentlich die Einrichtung ihrer Räume, die Benutzung gewisser Vorrichtungen zum Einladen und zum Verwiegen der Güter, die Geschäftsstunden, kurz Alles was man als die Hausordnung der Eisenbahn bezeichnen kann.[22]) Unter diesen Gesichtspunkt fällt auch die Beschränkung der

---

[21]) Vergleiche:

Deutsches Handelsgesetzbuch, Art. 422, Z. 2, Neue Deutsche Verkehrs-Ordnung und österreichisch-ungarisches sowie Vereins-Betriebs-Reglement, § 6, Z. 1, wo dies ausdrücklich bestimmt ist.

[22]) So enthalten verschiedene Tarife, u. A. der des deutsch-französischen und des deutsch-italienischen Verbandes von 1893 die Zusatzbestimmung zu Art. 5 des J. Übereinkommens: Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, kann die Vereinbarung von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden, welche in einer auf dem Frachtbrief zu wiederholenden Erklärung ersichtlich zu machen sind. — Daselbst sind ferner Beschränkungen der Annahme gewisser Güter, der einen als Eilgut, der anderen als gewöhnliches Gut vermerkt. Die Gültigkeit derartiger Bestimmungen wird nach obigem nicht zu beanstanden sein; nur wird an die Stelle des zunächst maßgebenden Ermessens der Verwaltung im Streitfalle das richterliche Ermessen treten.

Annahme des Gutes oder gewisser Arten von Gütern (insbesondere von gewöhnlichem Gut im Gegensatz zum Eilgut) an Sonn- und Feiertagen, sofern in dieser Hinsicht zwingende staatliche Vorschriften nicht bestehen.[23]) Es ist selbstverständlich und keiner besonderen Vorschrift bedürftig, daß das Publikum sich allen diesen Anordnungen, welche ja von den Aufsichtsbehörden ausdrücklich oder stillschweigend genehmigt sind, unterwerfen muß, wenn es die Transportpflicht der Eisenbahn für sich in Anspruch nehmen will.

Insbesondere ist es eine zweifellose, wenn auch nicht ausgesprochene Voraussetzung für die Transportverpflichtung der Eisenbahn, daß die Station, auf welcher das Gut zur Beförderung aufgegeben werden soll, ebenso wie die Empfangsstation, nicht nur für den Güterverkehr überhaupt eingerichtet ist,[24]) sondern auch Vorkehrungen für die Annahme und Verladung bezw. Entladung der betreffenden Art von Gütern, z. B. Thiere, Fahrzeuge, besitzt. Es wird eine der Aufgaben des Central-Amts (Art. 57 Nr. 1 und 2) sein, dafür zu sorgen, daß sämmtliche dem Uebereinkommen angehörige Bahnen mit Verzeichnissen der für den Güterverkehr und dessen besondere Arten eröffneten Station der übrigen Bahnen versehen werden.

Eine weitere Voraussetzung der Transportpflicht der Eisenbahn ist:

2. daß „die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist“.

Unter „regelmäßigen Transportmitteln (moyens ordinaires de transport)“ sind diejenigen zu verstehen, welche für die Zwecke des gewöhnlichen Güter-Beförderungsdienstes an Ort und Stelle vorhanden oder durch geeignete Disposition sofort herbeizuschaffen sind. Transportmittel, welche für besondere außerordentliche Gelegenheiten, z. B. Mobilmachung, Krieg, Nothfälle, bestimmt sind, kommen dabei nicht in Betracht. Diese Auslegung ergiebt sich schon aus dem Wortlaut des deutschen wie des französischen Textes, welche sich auch in diesem Falle — vergl. oben § 10 Anm. 6 — gegenseitig zur Erklärung dienen.

---

[23]) Soweit allerdings letzteres der Fall ist, kommt der Gesichtspunkt der höheren Gewalt (s. unten, Nr. 3) in Betracht.

[24]) Vergl. Art. 1 des schweizerischen Entwurfes: „Jede Eisenbahn, welche in einem der Conventionsstaaten für den Gütertransport eröffnet ist, hat die Verpflichtung, Güter, welche ihr zur Versendung nach irgend einer . . . für den Güterverkehr eingerichteten Eisenbahnstation eines anderen Conventionsstaates übergeben worden, . . . anzunehmen.“ Wenn auch diese Fassung nicht in das Uebereinkommen übergegangen ist, so liegt ihm doch zweifellos der gleiche Gedanke zu Grunde. Vergl. auch Art. 2 Ziff. 2.

In den älteren, vor Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches erlassenen deutschen Betriebs-Reglements war der Ausdruck „vorhandene" Betriebsmittel gebraucht. Da dies aber so hätte ausgelegt werden können, daß es zur Entbindung von der Beförderungspflicht schon genüge, wenn die Betriebsmittel auf der betr. Station nicht vorhanden sind, wurde der Ausdruck durch „regelmäßige" ersetzt, um anzudeuten, daß ungenügende, unrichtige oder unterlassene Wagenvertheilung, m. a. W. mangelhafte Disposition über das vorhandene Wagenmaterial die Beförderungspflicht nicht ausschließe. In diesem Sinne ist das Wort „regelmäßige" in Art. 422 Ziff. 3 des D. Handelsgesetzbuchs übergegangen,[25]) aus welchem es in das internationale Uebereinkommen übertragen wurde. Es liegt somit kein Grund vor, es anders auszulegen, zumal der französische Ausdruck „moyens ordinaires" damit übereinstimmt. Im Uebrigen umfaßt der Ausdruck „Transportmittel" nicht nur das rollende Material, sondern auch sonstige Vorrichtungen und Mittel, wie Feuerung, Verlade-Einrichtungen u. dergl., ja selbst das nöthige Personal.[26])

Es liegt im eigenen Interesse der Eisenbahnen, sich mit Wagen, Lokomotiven und sonstigen Transportmitteln derart auszurüsten, daß sie dem durchschnittlichen Bedürfnisse des Verkehrs, wobei auch eine regelmäßig wiederkehrende Steigerung in's Auge zu fassen ist, genügen können. Daß dies in ausreichendem Maße geschieht, haben die vorgesetzten Verwaltungs- und Aufsichts-Behörden zu überwachen. Mit Unrecht aber würde man dem Richter die Entscheidung über diese Frage des Verwaltungsrechts vindiciren.[27]) Die regelmäßigen Transportmittel sind eben die für den Transportdienst thatsächlich verfügbaren in dem oben angegebenen Sinne.

Wegen des Erfordernisses der Möglichkeit sofortiger Beförderung s. unten, Nr. III.

Endlich wird die Transportpflicht der Eisenbahn dadurch bedingt, daß

---

[25]) Rudbeschel, Kommentar zum B.Rgl. § 6 S. 18.

[26]) Vergl. v. Hahn, Kommentar zum Deutschen Handelsgesetzbuch § 422 Ziff. 3.

[27]) Ebenso Puchelt, Kommentar zum Deutschen Handelsgesetzbuch III. S. 555 Nr. 9. Anderer Meinung ist Wehrmann S. 81/82 und Eger, deutsches Frachtrecht 2. Aufl. III. S. 189/90, wiederholt bei Gruchot 1891 S. 479.

3. „nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern." (Art. 5 Ziff. 3).

Diese Beschränkung der Transportpflicht ergiebt sich schon aus der Anwendung allgemein anerkannter Rechtsgrundsätze. Der Begriff der „höheren Gewalt" ist im Uebereinkommen nicht definirt (vergl. Art. 30 a. E.), da er dem gemeinen Recht angehört.[28]) Im Allgemeinen wird darunter jedes vom Willen der Vertragschließenden unabhängige Ereigniß verstanden, welches durch menschliche Macht und Vorsicht nicht abgewendet werden kann. Insbesondere darf der Umstand, welcher als höhere Gewalt zu betrachten sein soll, nicht durch Handlungen oder Unterlassungen der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt sein.[29]) Höhere Gewalt befreit aber nur dann von der Pflicht zur Annahme, wenn sie „die Beförderung verhindert". Ob dieser ursachliche Zusammenhang besteht, ist Thatfrage in jedem einzelnen Fall. Nur unter dieser Voraussetzung können z. B. Kriegsereignisse,

---

[28]) In der ersten Konferenz (Prot. S. 65) wurde im Allgemeinen festgestellt, daß die Versammlung in dieser Hinsicht von der seitens der französischen Delegation mitgetheilten Auffassung der französischen Gerichte nicht abweiche. Man hat aber absichtlich vermieden, sich auf Einzelheiten einzulassen. Hiernach ist die Mittheilung von Ruckdeschel § 97, es sei bei den Verhandlungen die deutsche Rechtsauffassung bezüglich der höheren Gewalt adoptirt worden, richtig zu stellen.

In der dritten Konferenz (Prot. S. 27) war von Rußland beantragt worden zu erwähnen, daß unter „Umständen, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind", auch Unterbrechung des Transports in Folge Weisung der Regierung zu verstehen sei. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Der Kommissionsbericht hatte dazu erklärt, daß es nicht nöthig und sogar gefährlich wäre, den Ausdruck „höhere Gewalt" näher zu umschreiben; in jedem einzelnen Falle werde nach den allgemeinen Rechtsprinzipien und den nationalen Gesetzen zu entscheiden sein, was unter „höherer Gewalt" zu verstehen ist. Die deutsche Delegation bemerkte, dieser Begründung nicht in vollem Umfange zustimmen zu können; nicht jedweder Beschluß der Regierung könne zu den Umständen, welche höhere Gewalt begründen, gezählt werden, da dieselbe ja öfters selbst Bahnen betreibe. Vielmehr müsse es dem richterlichen Ermessen anheimgestellt bleiben, nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden, ob höhere Gewalt vorliege oder nicht.

Mit Unrecht zieht Eger bei Gruchot 1891 S. 479 aus diesen Verhandlungen den Schluß, daß für den Begriff der höheren Gewalt das Recht der Versandtbahn maßgebend sei. Dieser Begriff richtet sich vielmehr nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, während für die Thatfrage die lokalen Anordnungen nach der Richtung zu prüfen sind, ob sie höhere Gewalt im Sinne des Uebereinkommens darstellen.

[29]) Näheres hierüber s. unten, § 49 II. 4.

Ueberschwemmungen, Schneeverwehungen u. dergl. als Befreiungsgründe betrachtet werden. Als solche sind, unter der gleichen Voraussetzung, namentlich auch obrigkeitliche Anordnungen, durch welche die Beförderung verhindert wird, zu betrachten, sofern sie vom Staat aus Gründen der öffentlichen Ordnung (vergl. Art. 2 Ziff. 3) und nicht etwa bloß in seiner Eigenschaft als Verwalter einer Eisenbahn erlassen sind (s. Anm. 28). Hierher werden u. A. auch die staatlichen Bestimmungen über Sonntagsruhe zu rechnen sein. Vergl. oben Anm. 23.

III. Die vorstehend unter II. 2 und 3 erwähnte Verhinderung des Transports ist unter Umständen nur eine vorübergehende, dergestalt, daß nicht die Beförderung überhaupt, sondern nur die sofortige Beförderung unmöglich ist. Auch dies soll indeß genügen, um die Eisenbahn von ihrer Transportverpflichtung zu befreien. In dieser Hinsicht bestimmt Art. 5 Art. 2:

„Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen."

Was in dieser Hinsicht für den inneren Verkehr der Versandtstation bestimmt ist, soll ohne Weiteres auch für den internationalen Verkehr Anwendung finden.[30] Derartige Bestimmungen sind in verschiedenen Einzelrechten getroffen.[31] Es wird nach Art. 57

[30] Willkürlich und weder dem Wortlaut noch der Absicht dieser Bestimmung entsprechend ist die Annahme von Eger bei Gruchot 1891 S. 481, als bedürfe es einer ausdrücklichen Ausdehnung der internen Vorschriften auf den internationalen Verkehr.

[31] So namentlich im § 55 des alten wie auch des neuen deutschen und österreich-ungarischen Betriebsreglements. Hiernach ist „die Eisenbahn verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständniß mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschlusse des Frachtvertrages als Verwahrer."

Diese Bestimmung findet nach Obigem auch auf den internationalen Verkehr Anwendung, da sie sich auf vorläufige Verwahrung des Guts (Art. 5 Abs. 2) bezieht.

Ziff. 1 und 2 Aufgabe des Central-Amtes sein, auch diese Be- Bestimmungen zu sammeln und zu veröffentlichen. Für das in solchen Fällen entstehende Rechtsverhältniß, welches im Zweifel als eine Hinterlegung zu betrachten sein wird, ist selbstverständlich gleichfalls das Recht des Versandt-Ortes maßgebend.

Erst nach Beseitigung des Hindernisses, aber auch sofort nach dieser, tritt die Verpflichtung der Eisenbahn zum Abschluß des internationalen Frachtvertrages ein. Dies ist namentlich von Wichtigkeit für den Beginn der Lieferfrist (vergl. Anm. 31), für die Frage, welche Tarife beim Abschluß des Frachtvertrages maßgebend waren, und für die Haftpflicht der Eisenbahn.

IV. In weiterer Ausführung der Vorschriften über die Transportpflicht bestimmt Art. 5 Abs. 3:

„Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann."

Diese Vorschrift handelt nicht von der Annahme des Gutes zum Transport, bei welcher das Verbot jeder Begünstigung schon in der Verpflichtung zur Uebernahme selbst (Art. 5 Abs. 1) enthalten ist, sondern von der Beförderung (expédition) nach erfolgter Annahme.[32] Sie ergiebt sich aus der Eigenschaft der Eisenbahn als einer öffentlichen Transportanstalt und findet sich deshalb gleichmäßig in den

---

Anders verhält es sich mit der neuen Bestimmung im § 55 Abs. 3 der erwähnten Reglements, welche lautet: „Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Eisenbahn berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transport annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu berechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständniß auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbrief-Duplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrücken eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen." Da diese letztere Bestimmung über ausnahmsweise bedingte Annahme zum Transport unter Hinausschiebung des Beginns der Lieferfrist im internationalen Uebereinkommen nicht vorgesehen ist, kann sie auf internationale Sendungen auch keine Anwendung finden.

[32]) Die gegentheilige Auffassung — vertreten von Eger bei Gruchot 1891 S. 483 — würde dem klaren Wortlaut und Sinn obiger Stelle widersprechen.

Einzelrechten der vertragschließenden Staaten.[34]) Es ist Sache des Vollzuges und im Uebereinkommen als selbstverständlich vorausgesetzt, daß Einrichtungen getroffen sein müssen, um die Reihenfolge der Güterabfertigung feststellen zu können.[35])

Ausnahmen von dieser Reihenfolge sind nur zulässig aus inneren Gründen, deren Natur jede Begünstigung Einzelner ausschließt. Solche sind:

a. Zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes. Die Ordnung und Regelmäßigkeit dieses Betriebes verlangt eine gewisse Sortirung der Güter nach ihren Eigenschaften, nach der Möglichkeit ihrer Zusammenladung, nach ihrem Bestimmungsort, nach gewissen feststehenden Anordnungen für die Zusammensetzung der Züge und dergl. Diese und ähnliche Rücksichten können eine Beförderung des Gutes außerhalb der Reihenfolge seiner Aufgabe nöthig machen. Sie sind zwingender Natur, sobald ihre Außerachtlassung das Interesse der Gesammtheit der Transporte stören würde[36]), und begründen deshalb wohl eine Ausnahme von der Regel der Beförderung nach der Reihenfolge der Aufgabe, nicht aber eine Ausnahme vom Verbot der Begünstigung Einzelner, sondern sind vielmehr dessen nothwendige Consequenz.

Eine ähnliche Ausnahme begründet

b. das öffentliche Interesse. Kommt bei den Fällen unter a der Gesichtspunkt der Bedürfnisse jeder wohl betriebenen Transportanstalt in Betracht, so ist es hier vorzugsweise derjenige des öffentlichen Verkehrsinstituts, indem das allgemeine Interesse Ausnahmen von der gewöhnlichen Reihenfolge der Güterabfertigung erheischen kann. Selbstverständlich müssen direkte Anordnungen der Staatsbehörden bezüglich der Reihenfolge der Beförderung der Güter ohne Weiteres befolgt werden; sie werden in der Regel höhere Gewalt darstellen (s. hierwegen oben, unter II. 3) und schon aus diesem Grunde die Eisenbahn von der Verantwortung für das Ausnahme-

[34]) Vergl. die Citate in Anm. 1.

[35]) Dies ist u. A. vorgeschrieben im alten deutschen, österreichischen und ungarischen Betriebsreglement § 56 Abs. 7 und im neuen § 56 Abs. 5.

[36]) Von diesem Gesichtspunkt aus ist auch die Frage zu beantworten, inwieweit sich die Zurückstellung außergewöhnlich umfangreicher Transporte im allgemeinen Verkehrsinteresse rechtfertigt. Hierher gehört auch das zweifellose Recht der Eisenbahn, ihr Material insoweit vorzugsweise zu befördern, als dies zur Aufrechthaltung eines ordentlichen Betriebes erforderlich ist.

verfahren entbinden. Aber auch ohne derartige direkte Befehle ist die Eisenbahn als öffentliche Transportanstalt gehalten, vor Allem das öffentliche Interesse zu wahren. Inwieweit ein derartiges öffentliches Interesse vorliegt, daß die Zurückstellung von Privatsendungen geboten erscheint, ist Sache der Beurtheilung des einzelnen Falles. Ein solches wird namentlich anzunehmen sein in Fällen des Krieges und der Mobilmachung, bei der Nothwendigkeit schneller Hülfeleistung, wie in Wassers- und Feuersgefahr, bei Unglücksfällen, Seuchen, Hungersnoth und ähnlichen Gelegenheiten.

V. Als Sanktion der vorstehend unter I—IV aufgeführten Bestimmungen ist im Art. 5 Abs. 4 festgesetzt:

„Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens."

Auch diese Vorschrift bedeutet im Wesentlichen eine Uebertragung der in den Rechten der einzelnen Staaten geltenden bezüglichen Grundsätze auf den internationalen Verkehr.[37]) Wennschon die Bestimmungen des Art. 5 einen vorzugsweise öffentlich-rechtlichen Charakter tragen, und die Sorge für deren Ausführung den staatlichen Aufsichtsbehörden obliegt, erschien es doch von Werth, auch die — schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen abzuleitende — privatrechtliche Verantwortlichkeit der Eisenbahn hervorzuheben.

Zur Begründung des Anspruches genügt die Behauptung der thatsächlichen Nichtbeobachtung einer der im Art. 5 enthaltenen Vorschriften seitens der Eisenbahn als Ursache des Schadens. Des Nachweises irgend eines Verschuldens bedarf es nicht. Eine Schwierigkeit kann dabei nur die Frage machen, inwiefern auch die Voraussetzungen der Beförderungspflicht der Eisenbahn (Abs. 1 Ziff. 1—3) vom Kläger zu behaupten und zu beweisen sind.

Was nun zunächst die Vorschrift in Ziff. 1 betrifft, so wird es nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der muthmaßlichen Absicht des Gesetzgebers nicht genügen zu behaupten, daß das Gut mit dem Frachtbriefe der Eisenbahn zum Transport angeboten und von ihr zurückgewiesen wurde. Es wird vielmehr weiter darzuthun sein, daß

---

[37]) Vergl. die Citate in Anm. 1, insbesondere:
Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 422 Abs. 4,
Altes deutsches, österr. u. ungarisches Betriebsreglement § 56 Abs. 6 a. E.,
Neues desgl. Art. 56 Abs. 4 a. E.,
Cahiers des charges § 49 Abs. 1.

ger bar, bestimmt, der Sendung als Begleitpapier zu dienen und nebst der Beschreibung des Gutes zugleich die Bedingungen des Frachtvertrages festzustellen.

Der Frachtbrief ist demgemäß seiner äußeren Erscheinung wie seiner Bestimmung nach in erster Reihe Begleitpapier; er ist als solches vom Absender auszustellen und der Sendung beizugeben. Der Frachtbrief erhält aber dadurch, daß er mit dem Gute der Eisenbahn zur Beförderung übergeben und von dieser zu gleichem Zwecke angenommen wird, demnächst den weiteren Charakter einer Beweisurkunde über den durch diesen Vorgang abgeschlossenen Frachtvertrag.[1])

Abschluß wie Ausführung jenes Vertrages sind zwar an sich ohne jede Aufzeichnung denkbar. Aber schon der gewöhnliche Fuhrmann wird, wenn sein Geschäft nur von einiger Ausdehnung ist, zum Mindesten die schriftliche Angabe der Bestimmung des Gutes verlangen, und diese Adresse wird bei vielen Gütern — schon ihrer Natur nach — nicht auf der Sendung selbst, sondern nur mittels besonderer Aufzeichnnng gegeben werden können. Beim Eisenbahntransport insbesondere bedarf die Verwaltung schon zur ordnungsmäßigen dienstlichen Behandlung der Sendung nothwendig einer dieselbe begleitenden Aufzeichnung, welche nebst der Adresse die nähere Bezeichnung des Gutes und die sonstigen Bedingungen des abzuschließenden Frachtvertrages enthält.

Der Frachtbrief — oder eine ihn ersetzende Urkunde ähnlichen Inhalts[2]) — ist deshalb nach den in den kontrahirenden

[1]) Die — in der deutschen Jurisprudenz sehr verbreitete — einseitige Urgirung der Eigenschaft des Frachtbriefes als einer Beweisurkunde hängt genau mit der Auffassung zusammen, der Frachtvertrag sei seinem Wesen nach ein Konsensualkontrakt. Es würde indeß dem Vorgang, wie er sich thatsächlich abspielt, wenig entsprechen, wenn man annehmen wollte: erst komme der Vertrag über die Beförderung eines noch zu übergebenden Gutes durch mündliche Verabredung zu Stande, zum Beweise dieses Vertrages werde eine Urkunde aufgesetzt und die Uebergabe dieser Urkunde nebst dem Gute erfolge nur zum Vollzuge des mündlich bereits perfekt gewordenen Vertrages. Der wirkliche Hergang ist ganz anders: eine Uebereinstimmung der Theile über die Haupt- und Nebenverabredungen dieses Vertrages ist, wenigstens wie die Verhältnisse bei der Eisenbahn liegen, geradezu undenkbar, ehe das Gut mit dem Frachtbrief zum Transport übergeben und angenommen ist. Vergl. oben § 17 Nr. 5d.

[2]) Ueber das französische Expeditions-Verfahren, insbesondere die Note d'expédition und die Récépissés. Vergl. unten § 22 II.

§ 20.

2. Nothwendigkeit des Frachtbriefes. Dessen Inhalt (Art. 6 Abs. 1).

I. Nachdem schon im Art. 1 die Anwendung des internationalen Uebereinkommens von der Beförderung des Gutes aus einem Konventionsstaat in den andern auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes abhängig gemacht ist, wird im Eingang des Art. 6 Abs. 1 zunächst bestimmt:

„Jede internationale Sendung muß von einem Frachtbrief begleitet sein."

Diese Bestimmung betont gleichmäßig die schon im vorigen Paragraphen hervorgehobene Eigenschaft des Frachtbriefes als eines Begleitpapiers und die ebendaselbst erwähnte obligatorische Natur dieses Begleitpapiers für internationale Eisenbahnsendungen. Die erwähnte Vorschrift gestattet keine Ausnahme[1]). Erst durch die Anwendung des internationalen Frachtbriefes erhält — nach Art. 1 in Verb. mit Art. 6 — die Sendung den Charakter einer dem internationalen Uebereinkommen unterworfenen.

Die Beigabe des Frachtbriefes ist Sache des Absenders. Ihm liegt die Ausstellung des Frachtbriefes ob, indem er sich des vorgeschriebenen Formulars bedient und dasselbe soweit ausfüllt, als es nicht für Aufzeichnungen der Eisenbahn bestimmt ist.[2])

II. Der internationale Frachtbrief enthält, den weiteren Bestimmungen im Art. 6 Abs. 1 zufolge, die nachstehenden Angaben[2a]):

a. Ort und Tag der Ausstellung.

Das vom Absender anzugebende Datum ist im Formular (Anlage 2 der Ausführungsbestimmungen) rechts unten vor der Unterschrift des Absenders vorgesehen. Dieses Datum ist jedoch nicht das für den Abschluß des Frachtvertrages maßgebende. Nach Art. 8 ist

[1]) Anders verhält sich dies in verschiedenen inneren Rechten, welche unter gewissen Umständen solche Ausnahmen zulassen. Vergl. die neue deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebsreglement § 52 Abs. 2 (in Verb. mit H.G.B. Art. 391 Abs. 2). Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 22, 23.

[2]) Vergl. unten, § 21.

[2a]) Bei der innigen Gemeinschaft, in welcher der Inhalt des Frachtbriefes mit der Form desselben steht, ist es unvermeidlich, in der zunächst folgenden Darstellung des Inhalts der Erörterung der Form hin und wieder vorzugreifen.

vielmehr der Frachtvertrag erst abgeschlossen, wenn das Gut mit dem Frachtbriefe von der Eisenbahn zur Beförderung angenommen worden ist. Dieser Vorgang wird beurkundet durch die Aufdrückung des Datumstempels seitens der Versandtstation (im Formular links unten.) Demgemäß ist das aus diesem Stempel ersichtliche Datum das für den Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages allein bestimmende.

b. Die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn.

Die Versandt- oder Aufgabe-Station trifft zwar in der Regel, aber nicht immer mit dem Orte der Ausstellung des Frachtbriefs (a) zusammen. Ihre Bezeichnung, welche an sich Sache des Absenders wäre, ist deshalb erforderlich. Da die Versandtstation indeß durch die seitens des Absenders erfolgende Aufgabe des Gutes mit dem Frachtbriefe außer Zweifel gesetzt und durch die — bereits unter a erwähnte Aufdrückung des Stempels der Versandtstation selbst genügend gekennzeichnet wird: ist deren ausdrückliche Bezeichnung seitens des Absenders im Frachtbrief-Formular nicht vorgesehen.

Die Versandt-Bahn ist zwar in der Regel gleichfalls aus dem Datumstempel der Versandtstation mit zu ersehen. Um aber bezüglich solcher Orte, an welchen sich Stationen mehrerer verschiedener Verwaltungen befinden, von vornherein jeden Zweifel auszuschließen, auf welcher derselben das Gut thatsächlich aufgegeben wurde, ist dem Absender im Formular (oben rechts) auch die Bezeichnung der Versandtbahn vorgeschrieben.

c. Die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers.

Alle diese Angaben sind, wie aus dem Formular ersichtlich, seitens des Absenders zu machen.

Die „Bestimmungsstation" — im Formular und auch sonst gewöhnlich mit „Empfangsstation" bezeichnet, ist mit dem Wohnorte des Empfängers nicht immer identisch, indem der letztere auch abseits der Bahn wohnen kann; s. Art. 16 Abs. 3 und Art. 19, auch 30 Abs. 2[3]). Beide bedürfen deshalb gesonderter Erwähnung.[4]) — Außer der Empfangsstation ist im Formular (oben rechts) — die gleichfalls dem Absender obliegende — weitere Angabe vorgesehen,

[3]) Näheres hierüber s. unten, §§ 36 und 38.

[4]) S. Anm. 1 zur Adresse im Frachtbrief-Formular. Die Empfangsstation ist übrigens nicht nur in der Adresse, sondern — nach Vorschrift des Formulars — daneben auch noch gesondert anzugeben.

welcher Eisenbahn dieselbe angehört: „Empfangsbahn". Dies hat theils den Zweck der Erleichterung der Expedition überhaupt, theils den der näheren Bestimmung solcher Orte, an welchen sich Stationen verschiedener Bahnen befinden.

Die Adresse des Frachtbriefes (s. Formular oben in der Mitte) muß auf einen bestimmten Namen lauten. Dies kann der Name einer physischen oder einer moralischen Person, namentlich auch die Firma einer Gesellschaft sein. Abgesehen von letzterem Falle darf die Adresse nicht an mehrere Personen[5]) und ebensowenig an Ordre[5*]) lauten. Dagegen steht nichts im Wege, daß der Frachtbrief an die Adresse des Absenders selbst gerichtet ist, sofern dies nur nach einer andern Station, als derjenigen der Absendung geschieht.[6])

Die Adresse des Empfängers muß auf die in Note 1 zum Frachtbrief-Formular angegebene Weise genau bezeichnet sein. Eine eigenthümliche Schwierigkeit bietet hierbei die Verschiedenheit des Ablieferungs-Verfahrens, welches sich gemäß Art. 19 nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen richtet. Derartige Verschiedenheiten zeigen sich namentlich bezüglich des Ablieferungsverfahrens in Frankreich und Italien einerseits und in den übrigen Konventionsstaaten andererseits. Im Hin-

---

[5]) Dies ergiebt sich schon aus dem Wortlaut und zweifellosen Sinn der litt. c („den Namen des Empfängers") und ist auch in den Tarifen hin und wieder ausdrücklich vorgeschrieben. Vergl. Regl. des deutsch-französischen Verbandes, (1893) vorletzte Zusatzbestimmung zu § 6. Ebenso im Reglement für den deutsch-italienischen Güterverkehr.

5*) Auch dies geht aus Art. 6c unzweideutig hervor. Die Uebertragbarkeit der Rechte des Empfängers an Dritte mittels Indossirung des Frachtbriefes würde Weiterungen im Gefolge haben, welche mit einem geordneten Eisenbahndienst unvereinbar sind. Die gleiche Erwägung hat dazu geführt, keine Ladescheine oder Connossemente zuzulassen, deren Hauptzweck darin besteht, dem Empfänger die Verfügung über das rollende Gut zu Gunsten Dritter zu erleichtern. Vergl. auch Art. 6, Abs. 3 Art. 8 letzter Abs. und unten §§ 22, 24.

[6]) Manche Tarife, z. B. derjenige der belgisch-deutschen Eisenbahn-Verbände (1893) Art. 6, enthalten die Bestimmung, daß Frachtbriefe, welche an die Güterabfertigungsstelle der Empfangsstation gerichtet sind, zurückgewiesen werden können. Diese Bestimmung hat den Zweck, die Belastung der Expeditionen mit Speditionsgeschäften unter Umständen verhindern zu können. Die Gültigkeit wird trotz der Bestimmungen des Art. 5 nicht zu beanstanden sein, da der Empfänger zur Verweigerung der Annahme immer berechtigt ist und in diesem Falle die Absendestation tarifmäßig für die Empfangsstation von diesem Rechte Gebrauch macht.

blick hierauf ist am Schlusse der erwähnten Anm. 1 zum Frachtbriefformular vorgeschrieben, daß bei Sendungen nach Frankreich oder nach Italien anzugeben ist, ob das Gut „auf dem Bahnhofe" (en gare) oder „in's Haus" (à domicile) zu liefern ist.[7]) Für die nach den übrigen Ländern des Konventionsgebietes bestimmten Güter sind besondere desfallsige Vorschriften nicht gegeben. Bei solchen Sendungen werden derartige Angaben in der Regel unterbleiben können.[8]) Es ist indeß auch bei den letzteren Sendungen dem Absender unbenommen, der Adresse eine den Bestimmungen am Ablieferungsort entsprechende Notiz beizufügen.[9])

d. Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt,

---

[7]) Im ersteren Falle wird der Empfänger schriftlich durch Avis-Brief benachrichtigt, daß das Gut auf dem Bahnhof zu seiner Verfügung steht. Im letzteren Falle dagegen wird das Gut, ohne vorherige Avisirung, dem Empfänger in — oder vielmehr an seine Wohnung geliefert. Fehlt ein derartiger Vermerk, so sind gemäß Art. 19 die am Empfangsorte geltenden Bestimmungen maßgebend. Nach den französischen tarifs généraux, chap. V., art. 49, wird in diesem Falle Eilgut an die Behausung gebracht, gewöhnliches Gut auf dem Bahnhof behalten und avisirt. Sarrut No. 625.

Der neue deutsch-französische Verbandstarif (1893) enthält in § 6 des Reglements folgende Zusatzbestimmung (5): „Bei Sendungen nach französischen Stationen, welche für den Camionagedienst (amtliche Rollfuhr) eingerichtet sind, muß, wenn der Versender sich der vorgedachten Einrichtung nicht bedienen will, die Vorschrift „bahnlagernd" ertheilt werden".

[8]) In den Ländern deutschen Rechts hängt es theils von den Bestimmungen des betreffenden Tarifs, theils von den seitens der Eisenbahn mit Rollfuhrunternehmern abgeschlossenen Verträgen ab, ob das Gut (wie dies bei Wagenladungen die Regel ist) auf dem Bahnhofe verbleibt und avisirt wird, oder ob es an die Wohnung des Adressaten verbracht wird (was bei Stückgut in der Regel zu geschehen pflegt). Neue deutsche Verkehrsordnung und neues österr.-ungarisches Betriebsreglement § 68.

[9]) Nach den in der vorigen Anm. erwähnten Reglements hat die Bezeichnung „bahnlagernd" die Wirkung, daß das Gut ohne Avisirung, zur Verfügung des Empfängers auf dem Bahnhofe verbleibt. Die Entwürfe der beiden ersten Konferenzen enthielten, nach dem Vorgange des schweizerischen und des deutschen Entwurfs, in Art. 6c hinter den Worten „und den Wohnort des Empfängers", den Zusatz: „sowie den etwaigen Vermerk, ob das Gut bahnhoflagernd (restante) gestellt werden soll". Dieser Zusatz wurde von der III. Konferenz lediglich aus dem Grunde gestrichen, weil er mit dem französischen und italienischen Ablieferungsverfahren nicht im Einklange steht. Es war aber keineswegs die Absicht, diesen Vermerk überhaupt für unzulässig zu erklären. Er hat nur je nach dem Bestimmungsort eine verschiedene Bedeutung. Prot. der III. Konferenz, S. 28/29.

die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den besondern Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke.

Auch diese Angaben sind, vorbehaltlich des unten bezüglich des Gewichts zu Bemerkenden, Sache des Absenders.

Die Angabe des Inhalts der Sendung oder — wie der französische Text richtiger sagt — der Natur des Gutes[10]) (siehe Längsspalte 4 des Frachtbrief-Formulars) muß derart spezialisirt sein, daß außer Zweifel steht, zu welcher der nach den betr. Tarifen oder sonstigen Vorschriften maßgebenden Kategorien von Gütern die Sendung gehört. Diese Angabe darf sich also nicht in allgemeinen Ausdrücken, wie Kaufmannsgut, Chemikalien und dergl., bewegen, hat vielmehr namentlich die den Tarifen beigefügten Waarenverzeichnisse, ferner die Liste der ausgeschlossenen oder nur bedingunsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände (§ 1 und Anl. 1 der Ausführungsbestimmungen, s. namentlich die Vorschrift in Nr. XXIX. Abs. 2 u. Nr. XXX) sowie die Zoll-, Steuer-, Polizei-2c. Vorschriften in den vom Gut zu berührenden Ländern (Art. 2, 10) zu berücksichtigen.[11])

Die Inhaltsangabe ist für alle Arten von Eisenbahnsendungen, Stückgut wie Wagenladungen vorgeschrieben. Dagegen sind, der erwähnten Bestimmung am Schlusse der lit. d zufolge nähere Angaben über die äußere Beschaffenheit der Sendung nur bei Stückgut erforderlich (s. die Spalten 1—3 des Formulars). Was insbesondere

---

[10]) Der letztere Ausdruck umfaßt, dem Sinn der Bestimmung entsprechend, auch die unverpackten Sendungen.

[11]) Das im Uebereinkommen als selbstverständlich vorausgesetzte Gebot der Spezialisirung der Inhaltsangabe findet sich in einer großen Anzahl von Reglements und Tarifen, deren Bestimmungen in dieser Hinsicht auch für den internationalen Verkehr, soweit sie im einzelnen Fall in Betracht kommen, gemäß Art. 4 volle Geltung beanspruchen können. Vergl. z. B. den neuen deutsch-italienischen und deutsch-französischen Verbandstarif, Zusatzbestimmungen zu § 6 d des Reglements. Ferner den deutschen Eb.-Gütertarif vom 1. Januar 1893, Zusatzbestimmungen zu § 51 der Verk.-Ordnung, Sarrut législation etc. Nr. 321, 322.

Wegen der Folgen der unrichtigen Inhaltsangabe s. unten § 23 zu Art. 7 Abs. 4.

Der italienische Tarif von 1885 bestimmt in Art. 92 Abs. 4: „Bei entzündlichen und explodirbaren Gütern muß deklarirt werden, ob sie sich innerlich in der durch die bestehenden Vorschriften (102) geforderten Verfassung befinden."

die Signirung des Stückguts betrifft, so schließen sich die desfallsigen Vorschriften an einen allgemein beobachteten Handelsgebrauch an, welchem zufolge im Eisenbahnverkehr die Kolli nicht mit voller Adresse, sondern nur mit einem Zeichen in Buchstaben versehen zu werden pflegen, zu welchem mit Rücksicht auf die häufig erfolgende gleichzeitige Versendung mehrerer gleich gezeichneter Stücke noch eine Ordnungszahl kommt (z. B. A.B. Nr. 1).[12]) Bei Wagenladungsgütern können diese Angaben unter Umständen gleichfalls vorkommen, z. B. 1000 Säcke Roggen-Mehl, gezeichnet A.B. Nr. 1 bis 1000; sie werden aber hier, namentlich wenn das Gut unverpackt aufgegeben wird, der Natur der Umstände nach häufig wegfallen, z. B. bei Sendungen von Steinkohlen, Erzen und sonstigen Masse-Gütern. Bei Sendungen der letzteren Art wird in der Regel die Angabe der Natur des Gutes in Spalte 4 (z. B. „Steinkohlen") und die Bezeichnung der Sendung als „Wagenladung" in Spalte 1 bis 3 nebst der näheren Bezeichnung des Wagens, in welchen das Gut verladen ist,[13]) genügen.

Die Angabe des Gewichts (Längsspalte 5 des Formulars: „wirkliches Bruttogewicht") ist — vorbehaltlich gewisser Modifikationen durch die am Versandtorte geltenden Bestimmungen[14]) (s. Art. 7 Abs. 3) — gleichfalls Sache des Absenders. Die Eisenbahn hat ihrerseits in Spalte 6 die Gewichtsabrundung vorzunehmen, welche nach Maßgabe der Tarifbestimmungen für die Frachtberechnung in Betracht kommt.[15])

---

[12]) Der Vorschlag, nach dem Vorgange im damaligen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereinsreglement § 47 Abs. 2 die Aufgabestation für berechtigt zu erklären, die Bezeichnung der Stückgüter mit dem Bestimmungsorte zu verlangen, wurde mit großer Majorität abgelehnt. Vergl. Protokoll der II. Konf. (Bericht der II. Kommission zu Art. 9), S. 88.

[13]) Der Vordruck links oben im Formular: „der Wagen Nr. . . . . Eigenthümer" ist zwar, wie die starke Umrahmung andeutet, in der Regel seitens der Eisenbahn auszufüllen. Bei Gütern, welche der Absender zu verladen hat, wird die Ausfüllung aber ausnahmsweise Sache des letzteren sein, weil sie zur näheren Bezeichnung der Sendung gehört. Eine derartige ausdrückliche Vorschrift findet sich u. A. in der Bemerkung 1 (unten rechts) zum Frachtbrief-Formular des neuen deutschen, österreichischen und ungarischen Betriebs-Reglements, sowie in der Zusatzbestimmung 4 zu § 44 des neuen Vereins-Reglemens.

[14]) s. unten, § 23 Nr. III. 1.

[15]) Beides ergiebt sich daraus, daß die Längsspalte 5 des Formulars nicht mit dicken Linien umzogen ist, während dies bezüglich der Spalte 6 der Fall ist: § 2 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen.

Sofern eine bahnseitige Ermittlung oder Kontrole des Gewichts stattgefunden hat,[16]) ist durch diejenige Expedition, welche die Verwiegung vorgenommen hat, der Wiegestempel an dem auf dem im Formular unten links vorgesehenen Orte dem Frachtbrief aufzudrücken. Für gewisse Arten von Güter kann vorgeschrieben sein, daß sie nicht nach Gewicht, sondern statt dessen nach Maß und dergleichen näher bezeichnet sein sollen. In solchen Fällen tritt an die Stelle der Gewichtsangabe die entsprechende anderweite Angabe nach Maßgabe der Vorschriften der Versandtbahn: (arg. Art. 7 Abs. 3) in deren Tarifen als dann Normalgewichte vorgesehen sind.

e. Das (etwaige) Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen.

Dieser Vermerk ist — sofern der Absender überhaupt ein derartiges Verlangen stellen will[17]) — in der letzten Längsspalte des Frachtbrief-Formulars („Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift") zu verzeichnen. Vergl. unten lit. l.

Unter „Specialtarifen" sind Tarife mit besonders ermäßigten Sätzen für gewisse Artikel verstanden, nach dem in Deutschland und Oesterreich-Ungarn herrschenden Sprachgebrauch s. g. „Ausnahmetarife"[18]).

f. Die (etwaige)[19]) Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40).

Es ist nach Bestimmung der citirten Artikel dem Belieben des Absenders überlassen, ob er ein Interesse an der Lieferung deklariren will,[20]) in welchem Falle der im Tarife vorgesehene Frachtzuschlag, (s. § 9 Abs. 2 u. 3 der Ausf.Bestimmungen) zur Erhebung gelangt. Die betreffende Angabe muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle (Mitte rechts) mit Buchstaben eingetragen werden wie dies

[16]) Vergl. unten, § 23 zu Art. 7 Abs. 3.

[17]) Das Wort „etwaige" welches sich im deutschen Texte der Entwürfe der 2 ersten Konferenzen findet, ist später als selbstverständlich gestrichen worden.

[18]) Ebenso Zusatzbestimmung 5 zum neuen Vereins-Reglement § 44. Vergl. über diese Ausdrücke unten, § 28 Anm. 18 a.

[19]) Das in diesem Sinne dem deutschen Text beigefügt gewesene Wort „etwaige" ist in der III. Konferenz als selbstverständlich gestrichen, dagegen der entsprechende Zusatz („s'il y a lieu") im französischen Text — wohl in Folge eines Uebersehens — beibehalten worden.

[20]) Ueber die Bedeutung und die Wirkungen dieser Deklaration s. unten § 56.

im Frachtbriefformular und im § 9 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen vorgeschrieben ist. Die Aufgabe-Station hat das Recht und die Pflicht, Frachtbriefe mit Einträgen, welche dieser Vorschrift nicht entsprechen, zurückzuweisen. Ist dies nicht geschehen, so bewirkt die Mangelhaftigkeit der Form des Eintrages keine Nichtigkeit, sofern trotz der vorschriftswidrigen Form der Eintragung die Absicht der Parteien betr. die Abgabe und die Annahme dieser Deklaration aus derselben zweifellos hervorgeht. Es handelt sich hier nur um eine Zweckmäßigkeitsbestimmung, für deren Verletzung die Nichtigkeit nicht angedroht ist.[21])

g. Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei.

Dieser Vorschrift wird durch die Farbe und die gedruckte Bezeichnung des vom Absender verwendeten Formulars mit der Aufschrift: „Frachtbrief für gewöhnliches Gut" oder „Frachtbrief für Eilgut" genügt: s. § 2 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen und das Formular (oben Mitte).

h. Das genaue Verzeichniß der für die (etwaige)[22]) zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere. (Siehe Art. 10).

Für dieses Verzeichniß, sowie die damit zusammenhängenden und für sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige (beziehungsweise vorgeschriebene) Erklärungen ist die Längsspalte 7 des Formulars vorgesehen, welche vom Absender auszufüllen ist. Hierzu gehört namentlich auch die Bezeichnung eines Bevollmächtigten für die Anwohnung bei der Zollbehandlung. Vergl. unten § 26.

i. Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Abs. 3).[23])

---

[21]) Ebenso verhält es sich mit der (blos im Frachtbriefformular enthaltenen) Vorschrift, den Betrag der Nachnahme in Buchstaben anzugeben s. unten, lit. k.

Im Gegensatz hierzu ist die Verletzung der für nachträgliche Verfügungen vorgeschriebenen Form (Art. 15 Abs. 1, 6, 7) mit Nichtigkeit bedroht.

[22]) Das eingeklammerte Wort „etwaige" ist in der III. Konferenz als selbstverständlich gestrichen worden. Thatsächlich findet eine Zollbehandlung an jeder Grenze der einzelnen Konventionsstaaten, mit Ausnahme derjenigen zwischen Deutschland und dem — zum Zollverein gehörigen — Luxemburg, statt; eine steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung ist nur bei einer verhältnißmäßig kleinen Anzahl von Gütern vorgeschrieben.

[23]) Wegen der Fassung dieser Bestimmung, insbesondere der Wahl einer

Für diese Angabe ist im Frachtbriefformular eine besondere Querspalte unmittelbar über der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle (unten rechts) vorgesehen. Sie ist in dem erwähnten Falle seitens des Absenders auszufüllen mit: „frei" (franco, affranchi). Seitens der Eisenbahn wird der „Betrag der Frankatur" in die hierfür bestimmte schraffirte Querspalte (etwas weiter oben) sowie in die Note auf der Rückseite des Frachtbriefes eingetragen.[24])

Falls die Bezahlung der Fracht dem Empfänger überlassen werden soll, so bedarf dies keines besonderen Vermerks seitens des Absenders. Der Betrag der Fracht wird in diesem Falle seitens der Eisenbahn in die Note auf der Rückseite des Frachtbriefs unter der Rubrik „zu erheben" aufgenommen.

k. Die (etwa)[25]) auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13).

Für die Eintragung der betreffenden Beträge, welche nach der Vorschrift des Formulars seitens des Absenders mit Buchstaben zu erfolgen hat,[26]) sind im Frachtbrief-Formular zwei schraffirte Querspalten (unten rechts) vorgesehen, sowie unmittelbar darunter ein weiterer Raum für die „Specification obiger Nachnahme". Die erwähnten Querspalten tragen die Gesammtbezeichnung „Summe der Nachnahme" (im französischen Texte „Total"), während deren erste mit „Baarvorschuß„ („Débours") und deren zweite mit „nach Eingang" („Remboursements") bezeichnet ist. Die gleiche Unterscheidung findet sich auch in der auf der Rückseite des Frachtbriefes befindlichen „Note". Eine Vergleichung der beiden Texte ergiebt mit Nothwendigkeit, daß hier der französische Ausdruck „Débours" im Sinne von „Baarauslagen" gebraucht ist.[27])

---

die theilweise Frankatur ausschließenden Redaktion, s. Prot. der II. Konferenz S. 14, 79/80, 140.

[24]) Ueber die materiellen Vorschriften bezüglich der Vorausbezahlung der Fracht, sowie auch bezüglich der „Frankatur-Note" s. unten § 30 zu Art. 12 Abs. 3.

[25]) Auch hier ist, wie bei lit. f und h, das Wort „etwa" durch die III. Konferenz als selbstverständlich gestrichen.

[26]) Im Falle der Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift gilt das oben zu lit. f Bemerkte, s. insbes. Anm. 21.

[27]) Ueber den Begriff der beiden Arten von Nachnahme, insbesondere auch über eine andere Bedeutung des Wortes „Débours" s. unten, § 32.

l. Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Station, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist; als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

Nach obigen Bestimmungen des Uebereinkommens steht die Angabe einer Routenvorschrift im Belieben des Absenders. Will er von diesem Rechte Gebrauch machen, so hat dies in der — theils hierzu, theils zu etwaigen Vorschriften des Absenders bezüglich der anzuwendenden Tarife[28]) bestimmten — letzten Längsspalte des Frachtbrief-Formulars zu geschehen.

Ist eine solche Routenvorschrift nicht erfolgt, so erübrigt nur, daß die Eisenbahn nach bestem Ermessen, unter thunlichster Wahrung der Interessen des Absenders, den Transportweg wählt. Dies wird in der Regel zunächst Sache der Versandtbahn sein. Indeß kann die Abzweigung der verschiedenen möglichen Wege leicht erst später oder auch successive an verschiedenen Stellen erfolgen, in welchem Falle die Wahl anderen, möglicherweise verschiedenen Bahnen zufällt. — Bei dieser Wahl ist für die Eisenbahn lediglich das Interesse des Absenders, welches in dieser Hinsicht mit demjenigen des Empfängers identisch ist, maßgebend. Eine Bahn, welche ihrem

[28]) Vergl. oben, lit. e.

eigenen Interesse den Vorzug gäbe, z. B. mittelst Wahl derjenigen Route, welche am längsten ihre Linien durchläuft, obgleich sie die theurere ist, würde sich einer Verletzung dieser Bestimmung schuldig machen. Im Uebrigen ist nicht unbedingt die Wahl der billigsten Route vorgeschrieben, schon deshalb nicht, weil man im internationalen Verkehr der Versandtbahn nicht zumuthen kann, alle Tarife der nachfolgenden Bahnen zu kennen. Für die Wahl wird — nächst der möglichst geringen Höhe der Transportpreise — vorzugsweise in Betracht kommen: die möglichste Kürze des Weges und die möglichste Benutzung direkter Verkehre. Indeß werden, je nach Lage des Falles, auch andere Rücksichten, z. B. die Sicherheit der Route vor Kriegsgefahr oder drohenden Elementar-Ereignissen, die Kürze der Lieferzeit (namentlich bei leicht verderblichen Gütern) und andere Erwägungen im Sinne eines für den Absender möglichst vortheilhaften Transportes in Erwägung zu ziehen sein. Billigerweise muß es indeß genügen, wenn die Eisenbahn bei ihrer desfallsigen Entscheidung in gutem Glauben handelt, also grobes Verschulden vermeidet: denn es ist in erster Linie Sache des Absenders selbst, den Transportweg zu wählen.[29])

Hat aber der Absender eine Routenvorschrift ertheilt, so ist die Eisenbahn an diese Vorschrift, soweit sie die Wahl der Zollabfertigungs-Stationen betrifft (s. oben Nr. 1), unbedingt gebunden.[30]) In dieser Hinsicht verlangt das Interesse des Absenders die strenge Einhaltung der von ihm ertheilten Vorschrift, schon zur eventuellen Wahrung des ihm in Art. 10 Abs. 4 zuerkannten Rechts, selbst oder durch einen Vertreter der Zollbehandlung beizuwohnen. — Abgesehen von der Pflicht der Eisenbahn, diese Wahl zu berücksichtigen, erscheint das Interesse des Absenders genügend berücksichtigt,

---

[29]) Die desfallsige Bestimmung wurde von der I. Kommission der I. Konferenz (Prot. S. 8 u. 65 zu Art. 2 k), welche von obigen — übrigens nicht in das Protokoll aufgenommenen — Erwägungen ausging, vorgeschlagen und durch Majoritätsbeschluß angenommen. Die Minorität stimmte für Streichung des Wortes „grobes".

[30]) Dies gilt selbstverständlich erst nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes; vergl. § 24 zu Art. 8. Eine Weigerung der Annahme unter Beanstandung der Routenvorschrift wäre gemäß Art. 5 nur gerechtfertigt, wenn der Weg über die gewählte Zollabfertigungsstelle aus irgend einem Grunde (z. B. Krieg oder Naturereignisse, Transportverbote) unmöglich sein würde. Treten derartige Hinderungsgründe nachträglich ein, so kommen die Vorschriften des Art. 18 in Anwendung; s. unten, § 37.

wenn ihm nur keine höhere Fracht und keine längere Lieferzeit berechnet wird, als dies auf dem von ihm vorgeschriebenen Wege der Fall gewesen wäre (s. oben Nr. 2 und 3). Unter Wahrung dieser aus Rücksichten der Billigkeit vorgeschriebenen Bedingungen, erschien es im Interesse eines rationellen Eisenbahn-Betriebes, insbesondere zur Ermöglichung einer regelmäßigeren und rascheren Beförderung der Güter, wünschenswerth, der Verwaltung die Wahl des Transportweges im Einzelnen — auch entgegen einer etwaigen Routenvorschrift — anheimzugeben, zumal der Absender häufig kaum im Stande ist, alle für die Zweckmäßigkeit dieser Wahl maßgebenden Umstände zu übersehen.[31])

m. Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglements des Versandtortes es gestatten.

Die Unterzeichnung des Frachtbriefes durch den Absender hat, nebst der Angabe der näheren Adresse desselben an der dafür vorgesehenen Stelle des Formulars (unten rechts) zu erfolgen. Das Erforderniß der Unterschrift des Absenders entspricht in gleicher Weise der ursprünglichen Bestimmung dieses Schriftstückes als eines der Sendung beizugebenden Begleitbriefes,[32]) wie der weiteren einer Beweisurkunde über den Frachtvertrag.[33])

Die Frage, ob die Unterschrift — ohne diesem doppelten

---

[31]) Vergl. den Kommissionsbericht in den Prot. der III. Konferenz S. 29/30 in Verbindung mit den Motiven zu dem Antrage Deutschlands, welcher zu obiger — die betr. Beschlüsse der früheren Konferenzen wesentlich modificirenden übrigens auch von jenem Antrage selbst stark abweichenden Bestimmung Veranlassung gab.

Diese Bestimmungen stehen auch, wie die Verhandlungen ergeben, nicht im Widerspruch mit dem Rechte des Absenders, das Gut unterwegs anzuhalten (Art. 15 Abs. 1). Sie können nur unter Umständen dazu führen, daß dieses Recht im einzelnen Falle nicht mehr ausgeübt werden kann, wenn nämlich das Gut den Punkt bereits überschritten hat, auf welchem es angehalten werden soll. Vergl. Art. 15 Abs. 5.

[32]) Vergl. oben, § 19. Hiermit stimmen auch die — an den Empfänger gerichteten — Eingangsworte des Formulars (gleich nach der Adresse) überein: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter 2c."

[33]) Hierzu bedarf es allerdings noch des Hinzutretens der Abstempelung des Frachtbriefes seitens der Eisenbahn, zum Zeichen der Annahme. Vergl. § 24 zu Art. 8.

Charakter der Urkunde Eintrag zu thun — durch Aufdrückung des Firma- oder sonstigen Stempels des Absenders ersetzt werden kann, ist dadurch entschieden, daß in dieser Hinsicht die am Versandtorte geltenden Bestimmungen maßgebend sein sollen.[34]) Nach den letzteren wird auch die weitere Frage zu beantworten sein, ob die Versandtbahn eventuell berechtigt ist, sich gegen den Mißbrauch jenes Stempels und gegen die eventuelle Nichtanerkennung desselben seitens des Absenders durch das Verlangen eines von letzterem auszustellenden Reverses zu schützen. Im Allgemeinen sprechen für die Berechtigung einer derartigen Forderung unverkennbare Rücksichten der Billigkeit.

III. Die Ausstellung des Frachtbriefes, d. h. die Ausfüllung des Formulars mit dem unter lit. a—m skizzirten Inhalt, ist — wie vorstehend gezeigt wurde — Sache des Absenders. Ihm liegt es ob, das Begleitpapier zu dem von der Eisenbahn zu transportirenden Gut und damit zugleich den Entwurf zu der Beweisurkunde über den abzuschließenden Frachtvertrag (Art. 8) zu liefern. Dieses Schriftstück muß die zu den genannten Zwecken dienlichen Angaben enthalten, und dies sind eben die unter a—m aufgeführten. Ein Theil derselben (lit. a, b, c, d, g, m) ist — wie aus dem oben Erörterten gleichfalls hervorgeht — unbedingt erforderlich, ein anderer (lit. e, f, i, k, l) nur unter gewissen Voraussetzungen vorgesehen. Sie sind aber sämmtlich durch die unter lit. m vorgeschriebene Unterschrift des Absenders, als von diesem herrührend oder doch als von ihm genehmigt gekennzeichnet.

---

[34]) Dies ist einer der Punkte, an welchen im Übereinkommen, an Stelle der Herstellung eines einheitlichen Rechts, auf die lokalen Bestimmungen, und zwar — übereinstimmend mit der allgemeinen Theorie des internationalen Privatrechts — auf die Statuten des Vertragsortes verwiesen ist. Vergl. oben, § 2.

Diese letztere Bestimmung entspricht einem Kompromisse zwischen zwei verschiedenen Rechtsanschauungen. Von der einen Seite wurde auf die Gefahr aufmerksam gemacht, welche in der Zulassung der Vertretung der wirklichen Unterschrift des Absenders durch Anwendung eines bloßen Stempels oder einer gedruckten Zeichnung für die Bahnen, wie für den Handelsstand liege; der Frachtbrief sei eine wichtige Vereinbarung, zu welcher die wirkliche Unterschrift des Kontrahenten gehöre. Auf der andern Seite wurde jene Zulassung im Hinblick auf die Bedürfnisse und Gewohnheiten des Handelsstandes (namentlich in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Belgien, Luxemburg und in der Schweiz) lebhaft befürwortet und behauptet, die Erfahrung zeige, daß alle dagegen erhobenen Bedenken unbegründet seien. Vergl. Prot. der I. Konf. zu Art. 2 m S. 8, Prot. der II. Konf. zu Art. 6 m S. 14 unten. Italienische Denkschrift in den Annali del industria 1881. S. 48.

Nicht erwähnt sind im Art. 6 — als nicht zur „Ausstellung" des Frachtbriefes gehörig — die zahlreichen weiteren Einträge, welche bei und nach Abschluß des Frachtvertrages seitens des andern Kontrahenten, der Eisenbahn, zu bewirken sind.[35]) Es sind dies:[36])

vor Allem die gemäß Art. 8 zum Zeichen jenes Abschlusses erfolgende Aufdrückung des Expeditions-Stempels der Versandtstation,[37])

ferner die Beisetzung des Wiege-Stempels (beide auf dem Formular unten links) im Falle der bahnseitigen Verwiegung des Gutes,[38])

sowie die zahlreichen dienstlichen Notizen, welche nach Abschluß des Frachtvertrages zum Vollzuge desselben auf dem Frachtbriefe vermerkt werden, als: die Bezeichnung des Wagens, in welchen das Gut verladen ist,[39]) sowie der Frachtkarte, in welche die Sendung eingetragen wurde (Formular oben links, unter dem Kontrolstempel); — die Angabe des behufs der Frachtberechnung abgerundeten Gewichts (Mittelspalte), — der Betrag der Frankatur[40]) (oberste der schraffirten Querspalten rechts), — die verschiedenen Einträge in der auf der Rückseite des Formulars vorgedruckten Note über die seitens des Empfängers zu bezahlenden Beträge, — endlich die ebendaselbst aufzudrückenden Uebergangsstempel nebst dem Vermerk über Zuschlagsfristen.

§ 21.

3. Form des Frachtbriefes und sonstige Ausführungs-Vorschriften (Art. 6 Abs. 2. Ausf.-Best. § 2).

Im Art. 6 Abs. 2 des Uebereinkommens ist verordnet:

„Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten."

Demgemäß sind im § 2 der Ausführungs-Bestimmungen nachstehende Anordnungen getroffen:

---

[35]) Sämmtlich im Formular durch fette schwarze Umrahmung gekennzeichnet, s. unten § 21. Abgesehen von dem, dem Formular schon vor dessen Benutzung aufzudruckenden Kontrol-Stempel der Eisenbahn, s. unten, § 21.

[36]) S. unten, § 24, vergl. auch oben, zu a und zu c.

[37]) Vergl. oben zu d.

[38]) s. Art. 7, Abs. 3.

[39]) s. aber oben Anm. 13.

[40]) Nicht zu verwechseln mit dem seitens des Absenders einzutragenden „Frankaturvermerk". Vergl. oben zu litt. i.

I. „Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen." (Ausf.Best. § 2 Abs. 1).

Die Vorschrift eines einheitlichen Formulars[1]) giebt allein die erforderliche Garantie für die Beobachtung der bezüglich des Inhalts des Frachtbriefes erlassenen Vorschriften sowie die Möglichkeit einer ausreichenden Kontrole.

Das Formular für den internationalen Frachtbrief, welches — nebst dem dazu gehörigen Formular für das Frachtbrief-Duplikat[2]) — unten im Anhang als Anlage 2 abgedruckt ist, kennzeichnet sich schon durch seine Aufschrift als ein für den Frachtbrief, und zwar ausschließlich im internationalen Eisenbahn-Transport bestimmtes Schema. Diese Eigenschaft ergiebt sich des Weiteren aus den Eingangsworten unmittelbar unter der Adresse: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr,[3]) sowie in den Reglements und den Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre

---

[1]) Die Denkschrift der deutschen Kommissare, zu deren Entwurf ein besonderes Formular für den internationalen Frachtbrief vorgeschlagen ist, bemerkt hierzu: „Wie man auch über die Einzelheiten dieses Formulars denken mag, immerhin wird es unerläßlich sein, irgend ein einheitliches festes Formular anzunehmen, um schon aus der äußeren Form ersehen zu können, ob die Regeln der internationalen Konvention anwendbar sind oder nicht."

Eine besondere Bedeutung hat die Vorschrift eines eigenen Frachtbriefformulars für internationale Transporte (im Sinne des Uebereinkommens) durch die Bestimmung unter Nr. I. Abs. 2 des Schlußprotokolles der III. Konferenz gewonnen, welcher zufolge es im Belieben des Absenders steht, ob er bei Sendungen nach dem Grenzbahnhofe rc. des Nachbarstaates die Anwendung des Uebereinkommens verlangen will oder nicht. Für diese Wahl wird lediglich das von ihm verwendete Frachtbriefformular entscheidend sein. Vergl. oben, § 12 I. 4.

[2]) Das Nähere über das Frachtbrief-Duplikat s. unten, § 24 zu Art. 8 Abs. 5 und 6. Vergl. auch § 35 zu Art. 15 Abs. 2.

[3]) Die ursprünglich hier beigefügten Worte und der dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen" wurden als selbstverständlich gestrichen. Prot. der III. Konf. S. 61 Nr. 4.

enthaltenen Festsetzungen,[4]) welche für diese Sendung zur Anwendung kommen."

Die Vorschrift einer verschiedenen Farbe des Papiers für den gewöhnlichen und für den Eil-Frachtbrief schließt von vornherein jeden Zweifel darüber aus, welche der beiden Expeditionsarten der Absender angewendet wissen will.

Der Kontrolstempel, welcher im Formular (oben links) durch einen Kreis angedeutet ist, hat den Zweck der bahnseitigen Beurkundung der Uebereinstimmung des verwendeten Formulars mit den Vorschriften des Uebereinkommens und der Ausführungsbestimmungen Da es zu zeitraubend wäre, die Kontrole in jedem einzelnen Falle vorzunehmen, so muß der Frachtbrief auf einem bereits kontrolirten und zum Zeichen dessen mit dem Kontrolstempel der Bahn versehenen Formular ausgestellt sein, andernfalls würde die Versandtbahn das Recht und die Pflicht haben, ihn zurückzuweisen. Die Kontrole wird sich hauptsächlich darauf zu richten haben, daß der Vordruck des Frachtbriefes genau dem in Anlage 2 vorgeschriebenen Formular entspricht, ohne Zusätze und Abänderungen. Für die Art und Weise der Ausübung dieser Kontrole sind, im Sinne obiger Vorschrift, die bei der Versandtstation geltenden Bestimmungen maßgebend.[5])

Die übrigen Vorschriften des Formulars sind bereits bei den konnexen materiellen Bestimmungen unter Nr. 2 des § 20 erörtert.

II. „Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 2).

„Im Falle aber, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Abgangsstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 3.)

Diese beiden, unter einander eng zusammenhängenden Bestimmungen beruhen wesentlich auf Erwägungen der Zweckmäßigkeit.[6])

---

[4]) Vergl. § 16 zu Art. 4.

[5]) Vergl. § 52 Abs. 3 der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements.

[6]) Sie entstammen den Verhandlungen der II. Konferenz (Prot. S. 143 bis 145), welche den nach den desfallsigen Vorschlägen des deutschen Entwurfs

Durch die letztere derselben sollte nur den Staaten und den Eisenbahnverwaltungen, nicht aber dem Absender ein Wahlrecht eingeräumt werden.[7]) In gleichem Sinne ist wohl auch die ersterwähnte Bestimmung (Ausf.-Best. § 2 Abs. 2) auszulegen; auch wird es in diesem Falle dem Absender unverwehrt sein, den geschriebenen Worten eine Uebersetzung ins Französische bezw. ins Deutsche beizufügen.

III. „Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 4.)

Der Zweck dieser Vorschrift[8]) ist augenscheinlich die scharfe Abgrenzung der Einträge, welche von dem einen und von dem anderen der Kontrahenten zu bewirken sind. Ihre Tragweite ergiebt sich namentlich aus den Festsetzungen im Art. 7 bezüglich der Haftbarkeit des Absenders für die von seiner Seite in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben.[9])

IV. „Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 5).

„Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglements vom Absender beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 6).

„Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird." (Ausf.-Best. § 2 Abs. 7).

Diese Vorschriften verfolgen gleichmäßig den Zweck, Störungen des Expeditionsdienstes, welche sich durch Trennung des Guts von dem Begleitpapier ergeben würden, zu vermeiden.[10])

---

redigirten Text der I. Konferenz (Prot. S. XXXV. und 55) wesentlich modificirte. Wegen der bezüglichen Verhandlungen der III. Konferenz s. die folg. Anmerkung.

[7]) Dies ist in der III. Konferenz durch einen ausdrücklichen Protokollvermerk konstatirt (Prot. S. 62 unten).

[8]) welche der analogen Vorschrift im Formular des deutschen ꝛc. Betriebs-Reglements nachgebildet ist.

[9]) Vergl. unten, § 23.

[10]) Dieselben sind im Wesentlichen gleichfalls dem bisherigen deutschen

Demselben Zwecke dient die Vorschrift im § 1 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen, welcher zufolge den bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenständen besondere Frachtbriefe beizugeben sind.

§ 22.

4. Ausschließlichkeit des vorgeschriebenen Frachtbriefes (Art. 6 Abs. 3—5).

Die in den beiden vorigen Paragraphen erörterten Bestimmungen des Art. 6 Abs. 1 und 2 schreiben Inhalt und Form des im internationalen Eisenbahn-Verkehr anzuwendenden Frachtbriefes genau vor. Es kann an sich nicht zweifelhaft sein, daß an diese Vorschriften sowohl der Absender als die Eisenbahn-Verwaltungen streng gebunden sind, und daß namentlich die letzteren, im Hinblick auf Art. 4 keine Bestimmungen treffen dürfen, welche damit im Widerspruche stehen. Gleichwohl erschien es angezeigt, einerseits die ausschließliche Geltung jener Vorschriften ausdrücklich auszusprechen, andererseits festzustellen, inwiefern neben denselben noch andere, gleichen oder ähnlichen Zwecken dienende Aufzeichnungen oder Beurkundungen, Beilagen u. dergl. zulässig sind. In diesem Sinne sind in Art. 6 Abs. 3—5 noch folgende weiteren Bestimmungen getroffen:

I. „Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.“ (Art. 6 Abs. 3).

Diese Verbote[1]) richten sich gleichmäßig gegen den Absender wie gegen die Eisenbahn. Eine Zuwiderhandlung ist, auch wenn diese im beiderseitigen Einverständniß erfolgen sollte, ein unwirksamer, nichtiger Akt. Die Eisenbahn aber hat nicht nur die Pflicht, Frachtbriefe, deren Form oder Inhalt oder deren Beilagen obigem Verbote widersprechen, zurückzuweisen; sie hat sich auch selbst — bei Vermeidung des Einschreitens der Aufsichtsbehörden und der sonstigen

---

und österr.-ungar. Reglement (§ 50 Nr. 1) entnommen. Aehnliche Bestimmungen enthält § 52 Abs. 7 und 8 der neuen Reglements.

[1]) welche dem Entwurf der deutschen Kommissare (§ 2 Abs. 3) entstammen; vergl. das damalige deutsche, österreichisch-ungarische und Vereins-Reglement § 50 Z. 2 Abs. 4 und Z. 9, und die neuen Reglements § 51 Abs. 2, bezw. Vereins-Reglement § 44 Abs. 3.

Folgen einer unerlaubten That — jeder Zuwiderhandlung streng zu enthalten.[2])

Verboten ist nach obiger Bestimmung:

1. in den Frachtbrief andere Erklärungen aufzunehmen, als die im Uebereinkommen 2c. ausdrücklich vorgesehenen oder doch im Sinne der Bestimmungen desselben liegenden. Zu den gebotenen oder doch erlaubten Erklärungen gehört Alles, was die ordnungsmäßige Ausfüllung des Frachtbriefformulars, behufs Feststellung und Ausführung des im einzelnen Falle abzuschließenden Frachtvertrages betrifft. Unter die ersteren sind namentlich auch die durch die Vorschriften über bedingungsweise zugelassene Gegenstände für einzelne Artikel vorgesehenen Bescheinigungen über vorschriftsmäßige Verpackung und Ungefährlichkeit zu rechnen.[3]) Es gehört dazu unter Anderem auch die Wiederholung der auf Grund spezieller Bestimmungen auszustellenden Erklärungen oder Reverse im Frachtbrief.[4]) Verboten ist es dagegen der Eisenbahn, die Aufnahme von Reversen zu verlangen, welche einer derartigen Grundlage entbehren. Unzulässig sind ferner nicht nur alle Vorschriften, welche mit denjenigen des Uebereinkommens direct im Widerspruch stehen; z. B. Erhöhung oder Minderung der Haftpflicht der Eisenbahn in anderer als der durch das Uebereinkommen geordneten Weise, Aenderung der daselbst vorgesehenen Dispositionsbefugniß des Absenders und Empfängers 2c.[5]), — sondern auch solche Notizen, welche sich nicht streng auf den Frachtvertrag beziehen, z. B. geschäftliche oder private Mittheilungen.

Ferner ist untersagt:

2. den vorgeschriebenen Frachtbrief durch andere Urkunden zu ersetzen.

Hiernach ist die Anwendung jedes Formulars, dessen Vordruck dem in den Ausführungsbestimmungen vorgesehenen nicht genau entspricht, für internationale Sendungen im Sinne des Art. 1 verboten. Dies trifft nicht nur diejenigen Aenderungen, welche das Wesen der Ur-

---

[2]) Die civilrechtlichen Folgen des Zuwiderhandelns bestehen nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen in der Verpflichtung zum Schadensersatz, welche hier insbesondere den übrigen am Transport betheiligten Bahnen gegenüber praktisch werden kann.

[3]) Vergl. Nr. I und XIV der Anl. I zu den Ausführungs-Bestimmungen.

[4]) S. unten, Nr. 3. d. e und Anm. 15.

[5]) z. B. die Vorschrift: „das Gut steht zur alleinigen Disposition des Empfängers“ oder ähnliche Vorschriften.

kunde selbst berühren, sie insbesondere als Ladeschein,[6]) Récépissé[7]) oder dergl. statt als Frachtbrief charakterisiren würden, sondern auch Abweichungen vom Formular in irgendwelchen — noch so geringfügigen — Nebenpunkten. Ausgeschlossen ist es namentlich, Formulare, welche für den inneren Verkehr bestimmt sind, im internationalen Verkehre des Uebereinkommens anzuwenden.[8])

Ebensowenig ist es gestattet,

3. dem Frachtbriefe andere Schriftstücke beizufügen, als die durch das Uebereinkommen ꝛc. vorgesehenen. Letzteres sind:

a. Das Frachtbrief-Duplikat, welches jeder Sendung zugleich mit dem Frachtbrief beigegeben werden muß: Art. 8 Abs. 5 u. 6 in Verbindung mit dem Formular Anl. 2 zu § 2 Abs. 1 der Ausführungs-Bestimmungen.[8a])

b. Gewisse weitere, mit dem Frachtbrief einzureichende Anmelde-Papiere, wie die Note d'expédition und die Souche, sofern solche — auf Grund lokaler Bestimmungen und der in Art. 6 Abs. 4 und 5 ertheilten Ermächtigung — seitens der Versandt-Expedition verlangt werden.[9])

c. Die durch Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften verlangten Begleitpapiere, welche vom Absender dem Frachtbriefe beizugeben und in letzterem zu verzeichnen sind: Art. 10 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 6 lit. h.[10])

d. Die eventuell erforderliche Erklärung des Absenders bezüglich mangelhafter Verpackung des Gutes: Art. 9 in Verb. mit Ausf.Best. § 4 u. Anl. 3. Diese Erklärung ist nicht nur im Frachtbrief, sondern

---

[6]) Ueber die Natur dieser Urkunde s. unten, § 24 Anm. 18.

[7]) Vergl. Nr. II dieses Paragraphen.

[8]) Der internationale Frachtbrief soll ja gerade das äußere Zeichen dafür sein, daß es sich um eine Sendung handelt, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet. Sobald ein interner Frachtbrief beigegeben ist, hört die Anwendung des internationalen Rechts des Uebereinkommens von selbst auf. Zulässig ist dies nur bei gewissen unbedeutenden Grenz-Ueberschreitungen. Vergl. § 12 I. 4.

[8a]) s. § 21 Z. 1 und § 24 Z. 5.

[9]) s. unten Nr. II. Nicht gestattet ist dagegen im internationalen Verkehr das Verlangen, den Frachtbrief in soviel Exemplaren beizugeben, als Verwaltungen bei dem im direkten Verkehr auszuführenden Transport betheiligt sind, wie dies im internen ital. Tarif Art. 92 Abs. 2 vorgeschrieben ist.

[10]) s. § 26.

außerdem in einer für die Eisenbahn bestimmten Urkunde auf dem vorgeschriebenen Formular abzugeben.[11])

e. Die etwaige Erklärung des Absenders bezüglich nachträglicher Disposition: Art. 15 Abs. 1, 2, 6 und 7 in Verb. mit Ausf.Best. § 7 u. Anl. 4. Diese Erklärung ist auf dem vorgeschriebenen besonderen Formular zu Händen der Eisenbahn niederzulegen und auf dem — derselben vorzuweisenden Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen.[12])

f. Etwaige Beweisstücke für unterwegs entstandene Auslagen, welche seitens der Eisenbahn dem Frachtbrief beizufügen sind: Art. 11 Abs. 3.[13])

Die Eisenbahn ist nach Obigem berechtigt, vom Absender die Ausstellung und Beifügung der unter a—e[14]) erwähnten Urkunden zum Frachtbrief zu verlangen, indeß zu b—e nur unter den dort angegebenen Voraussetzungen. Sie ist nicht berechtigt, die Ausstellung weiterer Urkunden insbesondere gewisser weiterer Reverse zu fordern, es müßte denn ein solches Verlangen mit Rücksicht auf die besonderen Umstände des Falles im Sinne gewisser Bestimmungen des Uebereinkommens liegen.[15])

---

[11]) s. § 25.

[12]) s. § 35.

[13]) s. § 29 a. E.

[14]) Die Beifügung der unter f erwähnten Urkunde zum Frachtbrief ist eine Obliegenheit der Eisenbahn gegenüber dem Empfänger.

[15]) In letzterer Hinsicht ist der Bericht der II. Kommission der II. Konferenz (S. 145) zu vergleichen, welcher besagt:

„Die Kommission hatte sich ferner über einen Vorschlag .... auszusprechen, welcher dahin ging, von dem Absender eventuell zu unterzeichnende Reversformulare für folgende Fälle in den Frachtbrief aufzunehmen:

1. Wenn der Versender die Abwägung des Guts nicht verlangt hat.
2. Wenn der Versender seine Zustimmung zur Verladung des Guts auf offene Wagen gegeben hat.
3. Wenn der Ein- oder Auslad durch den Versender bzw. Empfänger stattgefunden hat.
4. Wenn der Versender bei Viehtransporten keine Begleiter oder eine ungenügende Anzahl derselben beigiebt.

Die Kommission, in Betracht, daß die Eisenbahnen für solche Reverse besondere Formulare haben, daß man die Zahl der dem internationalen Frachtbrief beizugebenden Dokumente nicht ohne Noth vermehren muß, daß ferner, wenn diese Erklärungen auf den Frachtbrief gedruckt würden, dieser letztere zu complicirt würde und daß es daher besser sei, das bisherige Verfahren der Verwaltungen in solchen Fällen beizubehalten, schlägt vor, dem Antrag .... keine Folge zu geben."

Der Absender seinerseits darf weitere als die erwähnten Urkunden dem Frachtbriefe nicht beigeben. Er ist namentlich nicht berechtigt, dem Frachtbriefe anderweite für den Empfänger bestimmte Mittheilungen anzufügen. Ebensowenig ist es ihm erlaubt, Frachtbriefe oder sonstige Papiere anzuschließen, welche von einem früheren Transport des Gutes herrühren (sog. Ursprungs-Frachtbriefe) oder sich auf das Verhältniß zwischen dem Absender und seinem Auftraggeber (Kommissionär und Kommittent, namentlich bei Sammelladungen) beziehen.[16] Vor Allem aber hat das Verbot am Ende des Abs. 3 des Art. 6 im Auge, daß ein Ladeschein — wie ein solcher nicht anstatt des Frachtbriefes dem Gute beigegeben werden darf[17]) — auch nicht neben dem Frachtbrief ausgestellt werde.

II. Was insbesondere die zu I. 3 erwähnten Urkunden betrifft, so bestimmt hierwegen Art. 6 Abs. 4 und 5 des Uebereinkommens:

„Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen."

„Jede Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandt-Station bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat."

Diese Festsetzungen[18]) verfolgen wesentlich den Zweck, den französischen und den italienischen Bahnen zu ermöglichen, gewisse für

---

Der Anschauungsweise der Kommission wird insoweit beizupflichten sein, als das Verlangen eines Reverses unter gewissen im Uebereinkommen vorgesehenen Voraussetzungen im Sinne der betreffenden Bestimmungen begründet sein kann, auch wenn darin jenes Reverses nicht ausdrücklich gedacht ist. Eine andere — wohl nicht ohne Weiteres zu bejahende — Frage ist, ob in den unter 1—4 erwähnten Fällen das Verlangen eines vom Absender auszustellenden Reverses unter allen Umständen im Sinne der bezüglichen Bestimmungen des Uebereinkommens liegt. Vergl. zu 1 Art. 7 Abs. 3 und Art. 8 Abs. 4, — zu 2 Art. 31 Nr. 1, — zu 3 Art. 31 Nr. 3, — zu 4 Art. 31 Nr. 5 u. 6.

[16]) Vergl. Ruckdeschel Kom. S. 62 oben.

[17]) Vergl. oben Z. 2.

[18]) Deren erstere den Verhandlungen der II. Konferenz (Prot. S. 15 zu Art. 6 letztes Alinea) und deren letztere den Verhandlungen der III. Konferenz (Prot. S. 61 Nr. 1) entstammt.

ihren inneren Verkehr vorgeschriebene Anmelde- und Expeditionspapiere auch im internationalen Verkehr beizubehalten.[19])

Für die französischen Bahnen handelt es sich um die Expeditionsnote (note d'expédition, déclaration oder bulletin d'expédition), und um den Stamm (souche). Nach dem in Frankreich bestehenden Expeditionsverfahren[20]) wird nämlich das Gut vom Absender der Eisenbahn in der Regel nicht mit dem Frachtbrief, sondern mit der erwähnten Expeditions-Note übergeben. Diese Urkunde stellt einen vom Absender unterzeichneten Antrag auf Abschluß des Frachtvertrages dar und enthält alle Angaben, welche er in den Frachtvertrag aufgenommen zu sehen wünscht. Auf Grund jener Urkunde, welche als Beweismittel in den Händen der Verwaltung verbleibt, fertigt diese — sofern nicht der Absender[21]) die Ausstellung eines Frachtbriefes (lettre de voiture) nebst Duplikat verlangt — zwei récépissés aus, deren eines (récépissé à remettre à l'expéditeur) dem Absender, das andere (récépissé à remettre au destinataire) dem Empfänger ausgehändigt wird. Das letztere vertritt den Frachtbrief, das erstere das Frachtbrief-Duplikat.

Obschon nun das französische System der récépissés durch das Uebereinkommen für den internationalen Verkehr nicht angenommen

---

[19]) Dagegen ist es unzulässig, den Frachtbrief durch ein récépissé (s. oben) zu ersetzen. Vergl. die Kommissionsberichte in den Prot. der II. Konf., S. 160 und der III. Konf., S. 61.

[20]) Vergl. Prot. der I. Konf. zu Art. 4, Sarrut, législation etc. Nr. 311 ff., 383 ff. (wo auf S. 262 unten letzte Zeile statt grande vitesse zu lesen ist „petite vitesse") und Nr. 576. Das Formular für die note d'expédition ist ebendaselbst unter Nr. 316, und dasjenige für die récépissés unter Nr. 393—395 abgedruckt. Vergl. auch das belgische Gesetz vom 25. August 1891, Art. 24.

[21]) Der Art. 49 der Cahiers des charges bestimmt in dieser Hinsicht:

„Für jede Gütersendung muß auf Verlangen des Absenders ein Frachtbrief ausgefertigt werden, von welchem ein Exemplar in den Händen der Verwaltung bleibt, das andere in denjenigen des Absenders. Sollte der Absender keinen Frachtbrief verlangen, so ist die Verwaltung verpflichtet, ihm ein récépissé auszustellen." Der französische Handelsstand verlangt nun fast niemals die Ausstellung eines Frachtbriefes, weil diese Urkunde — wenigstens für gewöhnliche Fracht — eine höhere Stempelabgabe zu bezahlen hat, als das récépissé, nämlich 70 Ctms. statt 35 Ctms. Vergl. Sarrut No. 576. Und so wird thatsächlich nur das récépissé ausgestellt, und zwar in der oben angegebenen doppelten Form. Durch das französische Gesetz vom 27. Dezember 1892 ist der Stempel für den internationalen Frachtbrief dem für das récépissé vorgeschriebenen gleichgestellt.

ist[22]), so wollte man doch der in Frankreich herrschenden Uebung bezüglich der Expeditionsnote Rechnung tragen, indem man der Eisenbahn gestattet, eine derartige Urkunde, sofern sie für den inneren Verkehr vorgeschrieben ist, auch für internationale Sendungen vom Absender neben dem Frachtbrief zu verlangen.

Einen ähnlichen Zweck verfolgt die Vorschrift im letzten Absatz des Art. 6. Die im französischen Aufgabe-Verfahren übliche „souche" (Stamm) besteht in einem kurzen Auszug aus der Expeditionsnote oder — was auf das Gleiche herauskommt — aus dem Recepisse oder dem Frachtbrief. Sie ist dem betreffenden Anmeldepapier beigedruckt und ist bestimmt, von diesem abgetrennt und mit anderen Urkunden gleicher Art von der Expedition zu einem „Stammheft" vereinigt zu werden.[23]) Die in Abs. 6 ertheilte Ermächtigung wurde zur Uebertragung dieses Theils des französischen Anmeldeverfahrens auf den internationalen Verkehr für erforderlich erachtet, weil sonst die Verwaltung nicht befugt gewesen wäre, das Formular der Souche dem internationalen Frachtbrief beizudrucken. Ob dasselbe — wie dies in Frankreich üblich — seitens der Eisenbahn oder aber seitens des Absenders auszufüllen ist, wird lediglich durch die am Versandtorte geltenden Normen entschieden.

Die Bestimmung im vorletzten Absatz des Art. 6 findet eventuell auch Anwendung auf den in Italien vorgeschriebenen Uebergabe-Zettel (bollettino di consegna), welcher nach Art. 92 der

---

[22]) Dies ist mit gutem Grund geschehen. Hr. de Seigneux bemerkt darüber in seinem Commentar, S. 19: „Unseres Dafürhaltens hat das französische System der récépissés zu vielen Mißbräuchen Anlaß gegeben. Die Eisenbahn, welche selbst die déclaration d'expédition auf das récépissé copirt, macht dabei oft Fehler, namentlich bezüglich der Angabe der Adresse, des Gewichts und der Zahlen. Ueberdies trug man, ohne Mitwirkung des Absenders, Garantie-Erklärungen von Zwischen-Beförderern ein, welche sich gegen den Empfänger richteten. Um beurtheilen zu können, ob diese Vermerke richtig waren, mußte man von der Versandtbahn die déclaration d'expédition reclamiren, welche oft sehr schwer zu erhalten war. Mit dem System des Frachtbriefes werden derartige Mißstände unmöglich sein."

[23]) Prot. der II. Konf., S. 80 (oben und unten) zum letzten (jetzt vorletzten) Absatz des Art. 6.

Die souche war durch die II. Konf. (Prot. S. 159 unten) als Theil des Frachtbrief-Formulars (links neben dem Duplikat) aufgenommen worden. Die III. Konf. hat diesen Anhang wieder entfernt und dafür die Bestimmung im letzten Absatz des Art. 6 aufgenommen (Prot. S. 61 unten). In Übereinstimmung hiermit ist durch das französische Gesetz vom 27. Dezember 1892 im Art. 2 angeordnet,

„allgemeinen Tarifbedingungen" für die italienischen Eisenbahnen dem Frachtbrief-Formular beigedruckt ist und demgemäß einen — für die Eisenbahn bestimmten — Abschnitt des Frachtbriefes[24]) bildet.

Ebenso würden auch die übrigen Konventions-Staaten befugt sein, außer und neben dem Frachtbrief für den internationalen Verkehr weitere Anmelde-Papiere der in den letzten Absätzen des Art. 6 bezeichneten Art zu verlangen, sofern derartige Vorschriften für den internen Verkehr beständen.[25])

§ 23.

5. Haftung des Absenders für seine Angaben im Frachtbrief (Art. 7. Ausf.-Best. § 3).

Das Uebereinkommen enthält über diesen Gegenstand nachstehende, auf Grund eingehender Berathungen[1]) zu Stande gekommene Vorschriften, welche im Wesentlichen den deutsch-rechtlichen Bestimmungen[2]) nachgebildet sind:

I. „Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen

---

daß dem internationalen Frachtbrief ein „talon" beizufügen ist, welcher von der Eisenbahn zum Gebrauch der Stempelbeamten aufbewahrt wird. Vgl. oben, Anm. 20.

[24]) Der Frachtbrief, welcher im italienischen Handelsgesetzbuch Art. 389 als lettera di vettura bezeichnet ist, heißt nach Art. 92 (Abs. 1) der Tarifbedingungen bei Eilgut nota di spedizione und bei Frachtgut lettera di porto.

[25]) Diese Beschränkung gilt auch für den letzten Absatz des Art. 6, obschon sie nur dem vorletzten ausdrücklich beigefügt ist. Es geht dies nicht nur aus dem innigen Zusammenhange beider Stellen und der daraus zu entnehmenden gesetzgeberischen Absicht, sondern auch aus dem Wortlaut des französischen Textes (également) mit Sicherheit hervor. — Die Worte „für den internen Dienst (pour son service intérieur)" bezeichnen hier keinen Gegensatz zu den internationalen Sendungen, für welche die Bestimmung ja gerade getroffen ist, sondern sollen nur den Zweck der Einrichtung: das Bedürfniß des eigenen Dienstes der Eisenbahn, im Gegensatz zu der Bestimmung des Frachtbriefs für den Empfänger, andeuten.

[1]) Vergleiche: Schweizer. vorläufiger Entwurf Art. 3. Entwurf der deutschen Kommissare Art. 3. Entwurf der I., II. und III. Konferenz Art. 7. Protokolle der I. Konferenz S. 10 und 65 zu Art. 3. Protokolle der II. Konferenz S. 17—19, 81—83, 142. Protokolle der III. Konferenz S. 31—33.

[2]) Deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement: bisher § 50 Z. 4 und § 52 Abs. 7, jetzt § 53 bezw. Vereins-Reglement § 45. Aehnlich: Niederländisches Betriebs-Reglement § 49 Nr. 4. Russisches Eisenbahn-Gesetz (1885) Art. 59, 60, 87. Schweiz. Transport-Reglement § 93 Nr. 5. Vergl. auch: Belgisches Gesetz v. 25. August 1891 Art. 26, 27.

und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen." (Art. 7 Abs. 1).

Diese Vorschrift, welche sich bereits in dem schweizerischen Entwurfe findet, ist nur eine Konsequenz der Thatsache, daß der Frachtbrief — abgesehen von denjenigen Einträgen, welche nach erfolgter Annahme die Eisenbahn zu bewirken hat — eine vom Absender ausgestellte Urkunde ist. Hieraus ergiebt sich zugleich die sinngemäße Beschränkung dieser Bestimmung auf diejenigen Einträge, welche Sache des Absenders sind.[3]) Im Uebrigen ist es gleichgültig, ob der Absender diese Angaben selbst geschrieben hat, oder durch andere hat schreiben lassen, wäre es selbst durch Leute der Eisenbahn; er haftet auf Grund seiner Unterschrift, beziehungsweise der dieselbe ersetzenden gedruckten oder gestempelten Zeichnung.[4])

II. „Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet." (Art. 7 Abs. 2).

Wenn das Gut mit dem Frachtbriefe der Eisenbahn zur Beförderung übergeben wird, hat die Versandt-Expedition vor Allem zu prüfen, ob die Sendung diejenigen Eigenschaften besitzt, welche vorausgesetzt werden, damit die Eisenbahn berechtigt und verpflichtet ist, die Beförderung anzunehmen (Art. 5). Dazu gehört zunächst, daß das Gut nicht zu den vom Transport ausgeschlossenen Gegenständen gehört und daß bei den nur bedingungsweise zugelassenen die Bedingungen der Zulassung erfüllt sind (Art. 2 und 3). Es gehört dazu aber auch die Prüfung, ob der Absender den ihm hinsichtlich der Ausstellung des Frachtbriefes obliegenden Verpflichtungen nachgekommen ist, ob insbesondere die nach Art. 6c zu machenden Angaben des Frachtbriefes der Beschaffenheit des Gutes

---

[3]) S. oben, § 20 Nr. I. und III.

[4]) S. oben, § 20 Nr. I. lit. m.

entsprechen. Soweit es sich nur um die Anzahl der Stücke, deren Gewicht, Verpackungsart, Zeichen und Nummer handelt, hat diese Prüfung nichts Außergewöhnliches. Die Eisenbahn ist aber auch berechtigt zu prüfen, ob die Natur des Gutes der Angabe im Frachtbrief entspricht, selbst wenn das Gut verpackt ist.

Diese letztere Befugniß der Eisenbahn könnte als ein bedenklicher Eingriff in die Rechte des Absenders erscheinen, der im Allgemeinen verlangen kann, daß der Frachtführer, welcher in dieser Beziehung eine Art Depositar ist,[5]) das Gut unversehrt läßt. Erwägt man aber, daß die Eisenbahn eine unter öffentlicher Kontrole stehende Transportanstalt ist, daß diese Befugniß nothwendig ist, um die Eisenbahn vor unrichtigen Angaben des Absenders und ihren Folgen zu schützen und ihre desfallsigen sonstigen Befugnisse wirksam zu machen,[6]) so wird man diese Vorschrift als in der Natur des Eisenbahntransports begründet anerkennen. Gleichwohl wird die Eisenbahn von diesem Rechte — schon in ihrem eigenen Interesse — nur selten und mit großer Diskretion Gebrauch machen. Auch wird durch die Nothwendigkeit, dabei die lokalen Formvorschriften zu beobachten, etwaigen zu befürchtenden Mißbräuchen vorgebeugt.[7]) Eine weitere Garantie giebt die Bestimmung, daß — wie auch im Uebrigen die Vorschriften am Ort der Vornahme des Geschäfts lauten mögen — dem Berechtigten vorbehaltlich der Schlußbestimmung des Abs. 2 Gelegenheit gegeben werden muß, der Prüfung anzuwohnen. Unter dem „Berechtigten" ist gemäß Art. 15 bis zu dem in Abs. 4 daselbst

---

[5]) Vergl. oben, § 17 Nr. 5. c.

[6]) Vergl. Art. 7 Abs. 4 (unten, Nr. IV.) und Art. 8 Abs. 3 (unten, § 24).

[7]) Hier kommt die für Formalien von Rechtshandlungen allgemein anerkannte, wenn auch bezüglich ihrer Tragweite sehr bestrittene Regel des internationalen Privatrechts: „locus regit actum" naturgemäß zur Anwendung. Vergl. v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts I. S. 337 ff. Asser (Cohn), das internationale Privatrecht S. 31 ff. Eine durchaus übereinstimmende Regelung dieser Form-Vorschriften für das ganze Gebiet des Uebereinkommens wäre nicht erreichbar gewesen. Indeß wurde zur Wahrung der Rechte des Absenders und des Empfängers wenigstens insoweit eine Einigung erzielt, als der Berechtigte — vorbehaltlich des erwähnten polizeilichen Einschreitens — stets in die Lage gesetzt werden soll, seine Interessen bei jener Prüfung zu wahren, Prot. der III. Konf. S. 31—33.

Die Vorschrift des ersten Satzes des Art. 7 Abs. 2 ist auch in § 53 Abs. 2 der neuen deutschen Verkehrs-Ordnung sowie des österreichisch-ungarischen neuen Betriebs-Reglements aufgenommen. Dem ist beigefügt: „Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen." Ebenso im Vereins-Reglement § 45 Zusatz 1.

bezeichneten Zeitpunkt der Absender und von da ab der Empfänger zu verstehen. Die Berechtigung des Absendes wird übrigens — der Absicht des Uebereinkommens entsprechend — in diesem Falle von der Vorweisung des Frachtbrief-Duplikats nicht abhängig zu machen sein. Von der „gehörigen" — d. h. rechtzeitigen und den Zweck der Mittheilung bezeichnenden — Einladung des Berechtigten darf nur abgesehen werden, wenn die Prüfung auf Grund polizeilicher Maßregeln von Staatswegen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erfolgt.[7a])

Es kann übrigens keinem Zweifel unterliegen, daß, sobald sich bei der aus irgend einem Grunde vorgenommenen Prüfung Unregelmäßigkeiten der im Art. 25 erwähnten Art herausstellen, sofort zur Anwendung der dort vorgeschriebenen Formalitäten übergegangen werden muß.

III. „Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend." (Art. 7 Abs. 3.)

Was zunächst

1. Das Gewicht der Sendungen betrifft, so ist dessen Angabe im Frachtbrief dem Absender zwar durch die Bestimmung im Art. 6d im Allgemeinen zur Pflicht gemacht.[8]) Diese Verpflichtung erleidet aber nicht nur die in jenem Artikel selbst beigefügte Modifikation bezüglich solcher Gegenstände, welche nach den Bestimmungen der Versandtbahn nicht nach Gewicht anzugeben sind, sondern auch die weitere Einschränkung, welche sich aus der obigen Bestimmung im Art. 7 Abs. 3 ergiebt. Hat nach den lokalen Bestimmungen[9]) die Eisenbahn die Verpflichtung, das Gewicht einer Sendung zu ermitteln, so kann der Absender ihr die Gewichts-Angabe überlassen. In diesem Falle wird der Eintrag in die fünfte Längsspalte des Frachtbriefs, welche mit „wirkliches Bruttogewicht" überschrieben ist, ausnahmsweise durch die Eisenbahn bewirkt und dem Frachtbrief der Wiegestempel aufgedrückt, wodurch die Eisenbahn das Gewicht als von ihr ermittelt oder doch kontrolirt anerkennt. Diese Ermittlung und

[7a]) Vergl. hierüber Prot. der III. Konf. S. 31/32.

[8]) S. § 20 I. d.

[9]) Vergl. namentlich die neue deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement § 53 Abs. 3—5, sowie das Vereins-Reglement § 45 Zusatz 2—4.

Konstatirung des Gewichts bei Aufgabe des Gutes hängt so genau mit den lokalen Einrichtungen, namentlich mit dem Vorhandensein geeigneter Wägevorrichtungen (insbesondere für Wagenladungsgut) zusammen, daß es nicht wohl ausführbar erschien, in dieser Hinsicht gemeinsame Vorschriften zu geben.

Eine Gewichts-Ermittelung oder Kontrole kann aber auch jeder Zeit auf einer Zwischenstation, und ebenso nach erfolgter Ankunft auf der Empfangsstation, eintreten: sei es, daß jene Feststellung aus irgend einem Grunde auf der Versandtstation unterlassen wurde, oder daß Bedenken gegen die Richtigkeit der desfallsigen Beurkundung im Frachtbriefe oder sonstige Gründe (Beschädigung der Sendung und dergl.) hierzu Veranlassung geben. In allen diesen Fällen sind die Gesetze und Reglements des Ortes maßgebend, wo die Ermittelung vorgenommen wird. Selbstverständlich sind für die Vornahme und die Konstatirung dieses Geschäfts auch diejenigen Formen anzuwenden, welche nach den Bestimmungen des Ortes der Vornahme anzuwenden sind.[10])

Aehnlich verhält es sich

2. bezüglich der Ermittelung der Stückzahl von Wagenladungs-Gütern. Nur um letztere handelt es sich hier, denn wenn die Güter als einzelne Kolli aufgegeben werden, ist ihre Stückzahl stets zu kontroliren, widrigenfalls die Eisenbahn für die im Frachtbriefe angegebene Zahl auch ohne Kontrole haftet.[11])

IV. „Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird." (Art. 7 Abs. 4).

---

[10]) In letzterer Hinsicht kommt auch hier die Regel des internationalen Privatrechts „locus regit actum" zur Anwendung. Vergl. oben Anm. 7.

Dagegen würden etwaige in lokalen Bestimmungen vorgesehene Bußen für unrichtige Gewichtsangaben gemäß Art. 4 des Uebereinkommens im internationalen Verkehr nicht zur Erhebung gelangen können. Vergl. die folgende Nr. IV. 2.

[11]) Siehe Art. 8 Abs. 3 u. 4 und unten § 24 Nr. 2, 3.

Was zunächst

1. Die rechtliche Natur dieses Frachtzuschlages anlangt, so sind die betreffenden Bestimmungen denjenigen im § 50 Ziff. 4 und § 52 Abs. 7 der früheren deutschen ꝛc. Reglements[12]) nachgebildet, woselbst den Bahnverwaltungen gestattet ist, in derartigen Fällen Konventionalstrafen zu erheben.[13]) Es besteht jedoch insofern ein wesentlicher Unterschied, als im Uebereinkommen die Verpflichtung zur Zahlung einer Geldbuße in Form eines in seiner Höhe zum Voraus festgesetzten Frachtzuschlages direkt durch das Uebereinkommen und die Ausführungsbestimmungen, d. h. durch das Gesetz ausgesprochen ist. Es handelt sich somit im internationalen Rechte nicht um eine Konventionalstrafe,[14]) sondern um eine Verpflichtung, welche das Gesetz direkt an das Eintreten gewisser Thatsachen knüpft (obligatio ex lege). Der Frachtzuschlag ist zu zahlen, sobald der vorgesehene Fall eingetreten ist. Die Verpflichtung zur Bezahlung des Frachtzuschlages erfordert ebensowenig den Eintritt eines Schadens, als eine arglistige oder betrügliche Absicht des Absenders. Sie wird deshalb auch durch den Beweis allein, daß dieser in gutem Glauben war, nicht aufgehoben.[15]) Dagegen wird nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen der Nachweis, daß der Absender sich in einem entschuldbaren Irrthum befand, den Frachtzuschlag ausschließen. Im übrigen hat diese Buße wie auch aus dem Ausdruck „Frachtzuschlag" oder „Taxzuschlag" hervorgeht, einen durchaus civilrechtlichen Charakter.[16])

---

[12]) Aehnliche Bestimmungen finden sich im § 53 der neuen Reglements, s. unten, Anm. 16.

[13]) Der Zweck dieser Bestimmungen ist, die Eisenbahnen gegen die Folgen der unrichtigen Deklaration sicher zu stellen, ohne ihnen den — oft schwierigen — Beweis eines erlittenen Schadens aufzuerlegen: Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissare zu Art. 3. Vergl. übrigens Anm. 16.

[14]) Aus diesem Grunde, und nicht — wie Schwab S. 104 meint — „um jedem Mißverständniß, daß etwa eine Strafe im Sinne des Strafrechts gemeint sei, vorzubeugen", ist der Ausdruck „Konventionalstrafe" vermieden.

[15]) Wenn Schwab S. 109 meint: „zu einer unrichtigen Angabe wird doch wohl immer etwas Unrecht seitens des Absenders gehören", so ist diese Auslegung des ganz objektiven Wortes „unrichtig" selbst eine unrichtige.

[16]) Protokoll der I. Berner Konferenz S. 10 zu Art. 3. Die von einem Delegirten vertretene Ansicht, daß die Buße vorwiegend strafrechtlicher Natur sei, wurde von keiner andern Seite unterstützt. Daß es sich bei dem fraglichen Betrage nicht um eine strafrechtliche oder polizeiliche Buße handelt, geht auch daraus hervor, daß daneben solche Strafen ausdrücklich vorbehalten sind: non bis

2. Ein derartiger Frachtzuschlag ist für folgende zwei Fälle vorgesehen:

a. Unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung. Eine solche verbietet sich schon aus dem Gesichtspunkt, daß die Eisenbahn für das Gut haftet, sowie aus dem weiteren, daß sie die Höhe der Fracht vielfach nach der Natur des Gutes bemißt. Die falsche Deklaration ist aber besonders bedenklich bei Gegenständen, die wegen ihrer gefährlichen Natur (wie namentlich Sprengstoffe) vom Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind. (Art. 3 des Uebereinkommens und § 1 Ziff. 4 der Ausführungsbestimmungen.) Die gleiche Gefahr ist aber offenbar auch dann vorhanden, wenn die Sicherheitsvorschriften, unter welchen solche Gegenstände zugelassen sind, und welche zum Theil durch äußerliche Besichtigung nicht kontrolirt werden können, vernachlässigt sind. Es ist deshalb durch die Ausführungsbestimmungen für derartige Fälle ein besonders hoher Frachtzuschlag vorgesehen (s. unten, Nr. 3 dieses Paragraphen).

Dagegen ist für die unrichtige Gewichtsangabe als solche ein Frachtzuschlag nicht vorgesehen. Die Majorität der II. Konferenz beschloß, die desfallsige Bestimmung im Entwurfe der I. Konferenz zu streichen, weil sie mit der vielfach bestehenden Vorschrift der Gewichtsermittelung seitens der Aufgabestation nicht wohl vereinbar, auch bei Massegütern (wie Langholz, Steinkohlen), wo eine völlig genaue Gewichtsangabe unmöglich ist, ungerecht wäre.[17])

b. Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens. Wird das zulässige Maximum der Belastung, welches an jedem Güterwagen angeschrieben steht, — dessen Trag-

---

in idem. Der in den Ausführungsbestimmungen (§ 3 Abs. 3) gebrauchte Ausdruck „Geldbuße" (amende) ist in dem gleichen Sinne wie „Frachtzuschlag" zu verstehen.

Wir vermögen diesen Wechsel in der Bezeichnung einer und derselben Sache, zumal er auch im Leben vorkommt und gerade an diesem Orte zu Mißverständnissen nicht wohl führen kann, als einen Fehler des Uebereinkommens nicht zu betrachten. A.M. ist Schwab, das Internationale Übereinkommen S. 111/112. Ueberflüssig ist allerdings der Ausdruck „Gesammt"(-Geldbuße), nachdem der Taxzuschlag wegen unrichtiger Gewichtsangabe weggefallen ist.

[17]) Siehe Prot. der II. Konferenz, S. 82.

Auch in der neuen deutschen Verkehrsordnung und dem gleichlautenden österreichischen und ungarischen Betriebsreglement § 53 Abs. 7 ist die Konventionalstrafe für unrichtige Gewichtsangabe weggefallen. Vergl. oben, Anm. 12. Ebenso — selbstverständlich — in dem gemäß Art. 4 an die Vorschriften des Uebereinkommens gebundenen neuen Vereinsreglement (§ 45).

fähigkeit[18]) — überschritten, so involvirt dies eine Gefahr für den Eisenbahntransport. Wenn also — nach den Tarifbestimmungen — der Absender die Verladung selbst zu besorgen hat, und er dabei den Wagen überlastet hat, so soll er für diese Gefährdung der Betriebssicherheit einen Frachtzuschlag bezahlen. Er kann dies indeß dadurch vermeiden, daß er die Verwiegung seitens der Eisenbahn verlangt. Unterläßt diese aus irgend einem Grunde, dem hierauf gestellten Antrage nachzukommen, so übernimmt sie dadurch selbst die Verantwortlichkeit für die in der eventuellen Ueberlastung liegende Gefährdung des Eisenbahntransports, und es wäre unbillig, in diesem Falle vom Absender einen Frachtzuschlag zu verlangen. Dagegen fällt die Verpflichtung des Absenders zur Nachzahlung der Fracht für das zu niedrig angegebene Gewicht auch in diesem Falle nicht weg: Art. 12 Abs. 4. Es versteht sich, daß der Absender auch für den Schaden haftet, welcher durch die von ihm verschuldete Ueberlastung des Wagens verursacht worden ist,[19]) jedoch nur, sofern er nicht durch das von ihm gestellte Verlangen der Nachwägung entschuldigt ist.

3. Bezüglich der Höhe des Frachtzuschlages ist in § 3 der Ausführungsbestimmungen folgendes festgesetzt:

a. „Wenn die im § 1 Nr. 4[20]) und in der Anl. 1 Nr. I—XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Bruttokilogramm“. (Ausf.Best. § 3 Abs. 1).

Die außerordentliche Höhe dieses Zuschlages ist hier — wie schon oben unter Nr. 2a angedeutet — durch die große Gefahr gerechtfertigt, welche mit derartigen Mißbräuchen verbunden ist. Die Buße wird nach dem Bruttogewicht berechnet, das heißt für das Gut einschließlich der Verpackung und etwa beigepackter anderer Gegenstände, im Uebrigen für jedes Versandtstück besonders. Der

[18]) Ueber diesen Begriff sowie über den Ausdruck „Ladegewicht“ s. unten Nr. 3c.

[19]) Vergl. die letzte Zusatz-Bestimmung des bisherigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Th. I zu § 52 des Betriebs-Reglements.

[20]) Die beiden Texte sagen irriger Weise „Absatz 4“. Ein solcher ist gar nicht vorhanden; es ist vielmehr die Nr. 4 des Abs. 1 gemeint.

Grund dafür liegt nicht blos darin, daß die Ermittlung des Netto-gewichts in vielen Fällen unausführbar ist, sondern namentlich auch in dem Umstande, daß die Gefahr durch die Emballage und das Beipacken anderer Gegenstände oft eher erhöht, als vermindert wird[21])

b. „In allen andern Fällen beträgt der in Art 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht." Ausf.Best. § 3 Abs. 2).

Daß unter dem „Vertrag" hier nur das Uebereinkommen verstanden sein kann, bedarf kaum der Erwähnung.[22])

Wegen des Ausdruckes „unrichtige" s. oben Nr. 2[a].

Die Höhe des für derartige minder schwere Fälle vorgesehenen Frachtzuschlages entspricht derjenigen der in vielen Tarifen vorgesehenen Konventionalstrafe.[22a])

c. „Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5% übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz." (Ausf.-Best. § 3 Abs. 3).

Darüber daß der Zuschlag wegfällt, wenn der Absender die Verwiegung des Wagens verlangt hat, s. oben Nr. 2[b] dieses Paragraphen. Daß die Buße nur dann zu bezahlen ist, wenn die Ueberlastung einen gewissen der Erfahrung entnommenen Procentsatz erreicht, hat seinen Grund in der Schwierigkeit, derartige Massen-Sendungen ganz genau zu verwiegen, und in der Ungefährlichkeit einer nur unbedeutenden Ueberlastung. Die Fracht ist jedoch auch in diesem Falle nachzuzahlen.[23])

---

[21]) Die Bestimmung ist derjenigen im § 48 C. des damaligen deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebsreglements nachgebildet. Sie findet sich gleichmäßig im § 53 Abs. 8 der neuen Reglements.

[22]) Der Ausdruck stammt aus dem Entwurf der I. Konferenz, wo er allgemein angewendet war. Er findet sich auch noch in der Bezeichnung „Vertragsstaaten". Vergl. oben, § 8 Anm. 6. Im französischen Text ist der Ausdruck Convention gebraucht.

[22a]) So namentlich in den deutschen und österreichisch-ungarischen. Auch in den neuen Betriebs-Reglements — § 53 Abs. 9 — ist in dieser Hinsicht auf die Tarife verwiesen, während die Fälle a. und c. ebendaselbst — § 53 Abs. 8 und 10 — dem internationalen Uebereinkommen nachgebildet sind.

[23]) Dies ergiebt sich daraus, daß die Fracht den Bestimmungen der Tarife gemäß, in der Regel nach dem wirklichen Gewicht berechnet wird, und in

Was ist aber unter dem Ausdruck „Tragfähigkeit" zu verstehen? Die Antwort kann nicht zweifelhaft sein, sofern, wie dies bei Abfassung des endgültigen Textes des Uebereinkommens im Jahre 1886 allenthalben der Fall war, auf den Wagen sich nur eine bezügliche Aufschrift befindet, aus welcher das Gewicht, mit welchem derselbe höchstens belastet werden darf, ersichtlich ist. Dieses Gewicht wurde damals noch allgemein als „Tragfähigkeit" bezeichnet.[24]) Inzwischen ist aber auf den deutschen sowie auf den österreichischen und ungarischen Wagen noch eine weitere Aufschrift angebracht worden, welche den im äußersten Falle zulässigen Prozentsatz der Ueberlastung berücksichtigt. Dabei ist die bisherige Ausdrucksweise geändert worden. Das früher mit „Tragfähigkeit" bezeichnete Maß der zulässigen Belastung, dessen Ueberschreitung bis zu einem gewissen Prozentsatz indeß noch mit dem Interesse der Sicherheit vereinbar ist, heißt auf den deutschen, österreichischen und ungarischen Wagen jetzt „Ladegewicht". Dagegen ist in der an diesen Wagen vermerkten „Tragfähigkeit" der Prozentsatz, um welchen das Ladegewicht ohne Gefährdung der Sicherheit überschritten werden kann, bereits enthalten.

Eine Ueberschreitung der „Tragfähigkeit" in diesem letzteren Sinne ist daher vom Standpunkt der Betriebssicherheit unbedingt unzulässig. Und die im § 3 der Ausführungsbestimmungen vorgesehene Buße ist im Sinne dieser Vorschrift bezüglich der deutschen, österreichischen und ungarischen Wagen nicht erst verwirkt, wenn die darauf angeschriebene „Tragfähigkeit", sondern schon wenn das „Ladegewicht" überschritten ist.

Es ist auch eine dahin gehende Erklärung bezüglich der deutschen Wagen unmittelbar vor dem Abschluß des internationalen Uebereinkommens durch den deutschen Bevollmächtigten abgegeben und verlangt worden, daß sie in das „Vollziehungsprotokoll" (protocole de signature) aufgenommen werde. Dies ist indeß nicht geschehen, viel-

der fraglichen Hinsicht eine Ausnahme nicht gemacht ist. Vergl. auch Art. 11 Nr. 3 des Uebereinkommens zum Vereinsreglement.

[24]) Eine solche Bezeichnung findet sich auch in den älteren Ausgaben des deutschen, wie des österreichischen und des ungarischen Betriebsreglements § 52 Abs. 7. Sie ist aber, den veränderten Aufschriften auf den deutschen Wagen entsprechend, laut Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. Juli 1889 durch den Ausdruck „Ladegewicht" ersetzt, und gleichzeitig ist der Bezeichnung „Tragfähigkeit" die anderweite, den zulässigen Prozent-Zuschlag umfassende Bedeutung beigelegt worden. Aehnliches ist demnächst auch in Oesterreich und Ungarn erfolgt.

mehr ist die erwähnte Erklärung dem „zu errichtenden" Centralamt überwiesen worden, um zu prüfen, welche Folge ihr zu geben sei.[25]) Das Centralamt wird sich somit, sobald es eingesetzt ist, mit dieser Frage befassen. In welcher Weise dies aber auch geschehen mag,[25a]) so steht nach den erwähnten Vorgängen soviel fest, daß der im § 3 der Ausführungsbestimmungen gebrauchte Ausdruck „Tragfähigkeit", soweit es sich um die Beladung deutscher sowie österreichischer und ungarischer Wagen mit beiderlei Aufschrift handelt, in dem oben erörterten Sinne als „Ladegewicht" zu verstehen ist.[26])

Zu b und c ist mit der Fracht, nach welcher der Zuschlag zu berechnen ist, die eigentliche, reine Fracht, wie sie sich aus den Tarifen ergiebt, gemeint. Die Nebengebühren bleiben dabei außer Betracht.

4. Wer hat den Frachtzuschlag zu bezahlen?

In erster Reihe ohne Zweifel der Absender, denn seine Handlung ist es, auf Grund welcher diese Buße erhoben wird.[27]) Für die Bezahlung haftet indeß das Gut als Pfand (s. Art. 21), und

[25]) Procès-Verbal de la Conférence Diplomatique etc. d. d. Berne 13. Octobre 1890. Vergl. oben, § 10, insbes. Anm. 3 und 4.

Das Protokoll vom 13. Oktober 1890 ist nicht etwa mit dem oben erwähnten „Vollziehungsprotokoll" identisch, sondern nur ein die Vollziehung vorbereitender Akt. Als „Vollziehungsprotokoll" ist ein dem Schlußprotokoll vom 14. Oktober 1890 zu gebender Nachtrag gedacht, welcher indeß überhaupt nicht aufgenommen ist. Diese Erklärung erscheint deshalb auch nicht, wie der Inhalt des Schlußprotokolls, als ein integrirender Bestandtheil des Uebereinkommens. Gleichwohl kommt ihr, aus sachlichen Gründen, die oben im Text ausgeführte Bedeutung zu.

[25a]) Das inzwischen ins Leben getretene Centralamt hat sich darauf beschränkt, die erwähnte Erklärung Deutschlands den betheiligten Staaten mitzutheilen und dieselbe in seiner Zeitschrift zur Kenntnißnahme für die weiteren Interessenten zu veröffentlichen, was durchaus der oben vertretenen Auffassung entspricht.

[26]) Dies ist auch in der Anmerkung zu Zusatz 7 des § 45 des neuen Vereinsreglements zum Ausdruck gelangt.

[27]) Offenbar hiervon ausgehend, sagt der französische Text in § 3 der Ausführungsbestimmungen: „l'expéditeur . . . . sera passible d'une surtaxe etc." Damit soll aber nicht etwa ausgedrückt sein, daß der Absender für diesen Frachtzuschlag unter allen Umständen allein hafte. Vielmehr wurde bereits auf der I. Konferenz (Prot. S. 57/58) ausdrücklich festgestellt, „daß es zulässig sei, die Waare mit den verwirkten Geldbußen zu belasten und sie mit der Fracht auf gleichen Fuß zu stellen". Dieser Anschauung entspricht vollkommen die Fassung des deutschen Textes: „. . . beträgt der Taxzuschlag ꝛc." welche die Frage, wer ihn zu zahlen hat, offen läßt und deshalb weniger als der französische, der Mißdeutung ausgesetzt ist. Vergl. oben, § 10 Anm. 6. Mißverstanden ist dies von Schwab S. 112.

die Empfangsstation darf, bei eigener Verantwortuug, das Gut nicht ausfolgen, bis auch dieser Betrag berichtigt ist (Art. 20, 23, Abs. 2 in Verbindung mit Art. 16). Der Empfänger muß also, wenn er die Sendung nicht zurückweisen will, auch den vom Absender etwa noch nicht berichtigten Frachtzuschlag bezahlen. Dies gilt auch für frankirte Sendungen: s. unten, § 30. I. 3. Wie verhält es sich aber, wenn das Gut ohne Erhebung der Strafe ausgefolgt wurde? Auch in diesem Falle wird der Empfänger gemäß Art. 17 jenen Betrag zu zahlen haben, vorausgesetzt, daß er aus dem Frachtbriefe ersichtlich war. Ist letzteres nicht der Fall, so wird er nur in soweit haften, als er die unrichtige Deklaration gekannt und durch Annahme des Gutes zu seiner eigenen Handlung gemacht hat.[28])

5. Wem kommt der Frachtzuschlag zu Gute? Den Frachtzuschlag erhalten „die am Transport betheiligten Eisenbahnen", und zwar, wie schon aus dem Ausdrucke „Fracht-Zuschlag" selbst hervorgeht, pro rata der von ihnen zu beziehenden Fracht. Auch hierbei kommt nur die reine Fracht, nicht auch die Nebenkosten, in Berechnung.

Nach dem von der I. Konferenz ausgearbeiteten Entwurfe sollte der betreffende Betrag „zu Gunsten der entdeckenden Bahn" zu bezahlen sein, wie dies auch in Art. 19 des damals geltenden Uebereinkommens zum Vereins-Reglement vorgesehen war. In der II. Konferenz wurde dies in der angegebenen Weise abgeändert, da es der Majorität widerstrebte, auf derartige Entdeckungen, welche innerhalb der dienstlichen Verpflichtungen der Beamten liegen, eine Belohnung zu setzen. Gleichwohl ist im neuen Vereins-Uebereinkommen (Art. 11) der Frachtzuschlag bei unrichtiger Inhaltsangabe wieder der entdeckenden Verwaltung zugesprochen. Und diese Bestimmung wird — arg. Art. 54 — nicht zu beanstanden sein.

§ 24.

II. Der Abschluß des Frachtvertrages (Art. 8).

Es ist bereits oben gezeigt worden, daß der Eisenbahn-Frachtvertrag seinem inneren Wesen nach und abgesehen von positivrechtlichen Vorschriften nicht wohl durch die bloße Uebereinstimmung des Willens der Parteien abgeschlossen werden kann, daß vielmehr zum

[28]) Wenn der Empfänger die unrichtige Deklaration gleich nach der Entdeckung der Eisenbahn anzeigt, so wird man ihm billigerweise nicht verwehren können, die Annahme des Gutes, als auf einer unrichtigen Voraussetzung beruhend, rückgängig zu machen. Vergl. auch unten, § 30 I. 3 und § 39 Z. 2.

Zustandekommen dieses Vertrages — und nicht allein zu seinem Vollzug — die zum Zwecke des Transports erfolgte Uebergabe und Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe gehört.[1]) Hier sollen diese Momente auf Grund der Bestimmungen in Art. 8 des Uebereinkommens im Einzelnen erörtert werden.

Auch diese Festsetzungen sind — der Hauptsache nach — dem in einem großen Theil der vertragschließenden Staaten bestehenden Rechte,[2]) nämlich den Bestimmungen des deutschen ꝛc. Betriebsreglements nachgebildet und, im Wesentlichen den Vorschlägen der von der Schweiz und von Deutschland ausgegangenen ersten Entwürfe entsprechend, auf Grund eingehender Berathungen[3]) zu Stande gekommen.

Der Art. 8 bestimmt Nachstehendes:

1. „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.“ (Art. 8 Abs. 1.)

---

[1]) Er ist hiernach ein Realvertrag, zu dessen Zustandekommen überdies die Erfüllung gewisser formeller Vorschriften erforderlich ist, ohne daß er indeß hierdurch zum Formalvertrag würde, s. oben § 17 Nr. 5 d. e.

[2]) Zu vergleichen:

Deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement: früher §§ 49. 50 Z. 2 Abs. 3 und 5, jetzt § 54, bezw. Ver.-Regl. § 46.
Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 391.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 394.
Code de Commerce Art. 101.
Cahiers des charges Art. 49 alinéa 4.
Ital. Codice di Commercio von 1865 Art. 80 und von 1882 Art. 388. 389.
Niederländisches Handelsgesetzbuch Art. 90.
Belgische Conditions réglementaires: früher Art. 53. 55, jetzt Art. 6.
Schweiz. Transportgesetz von 1875 Art. 8. 11.
Schweiz. Transportreglement von 1876 §§ 90. 91.
Russisches allg. Eisenbahn-Gesetz von 1885 Art. 54. 55.

[3]) Vergleiche:

Schweiz. vorläufiger Entwurf Art. 4.
Schweiz. Memorial Nr. II.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 4.
Denkschrift der deutschen Kommissare zu Art. 4.
Prot. der I. Konferenz S. 11 zu Art. 4, S. 65 zu Art. 8.
„ „ II. „ S. 19. 28—31. 83—86. 142.
„ „ III. „ S. 15—17. 33/34.

Die Initiative zum Abschluß des Frachtvertrages geht in jedem einzelnen Fall naturgemäß vom Absender aus. Er kann indeß bei der Eisenbahn einen derartigen Antrag mit Aussicht auf Erfolg nur stellen unter Erfüllung der vom Uebereinkommen dafür festgesetzten materiellen und formellen Bedingungen. Indem nun der Absender den internationalen Frachtbrief auf dem vorgeschriebenen Formular und unter Beobachtung der sonst vorgesehenen Bestimmungen ausstellt (Art. 1. 6) und ihn (wie dies in Art. 8 Abs. 1 vorausgesetzt ist) mit dem darin verzeichneten Gute der Versandt-Expedition übergiebt, macht er der Eisenbahn das Anerbieten,[4]) einen Frachtvertrag nach Maßgabe der im Frachtbrief, als dem zur Sendung gehörigen Begleitpapier, enthaltenen Angaben mit ihm abzuschließen. Die Eisenbahn kann nach Art. 5 nicht verweigern, auf dieses Anerbieten einzugehen, es müßte denn einer der dort erwähnten Ausnahmefälle vorliegen. Die Versandt-Expedition wird zunächst zu prüfen haben, ob dies nicht der Fall ist, ob der Absender insbesondere seinen Verpflichtungen bezüglich der ordnungsmäßigen Ausstellung des Frachtbriefes nachgekommen ist, und ob namentlich das übergebene Gut den Angaben im Frachtbriefe entspricht. Findet sich nichts zu erinnern, so wird die Vertragsofferte seitens der Eisenbahn angenommen, und in diesem Augenblicke ist der Eisenbahnfrachtvertrag abgeschlossen.

Der Abschluß des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages erfolgt also dadurch, das das Gut mit dem vorgeschriebenen internationalen Frachtbriefe (Art. 6) vom Absender der Eisenbahn zur Beförderung übergeben und von dieser zur Beförderung angenommen wird. Die hierauf gerichtete Willenseinigung der Parteien muß zu der thatsächlichen Uebergabe und Annahme des Gutes nebst Frachtbrief hinzutreten, um den Vertrag perfekt zu machen. Diese Willenseinigung liegt seitens der Eisenbahn noch nicht vor, so lange sich Gut und Frachtbrief nur zu der oben erwähnten Prüfung in ihren Händen befinden. Sie ist ferner nicht vorhanden, inso-

---

[4]) Das Vertrags-Anerbieten geht nicht von der Eisenbahn aus. Die Tarife und Reglements der letzteren sind, wie in der Wissenschaft und Praxis ziemlich allgemein anerkannt ist, keine Vertrags-Offerten, auch keine Aufforderungen zu solchen, sondern nur die Ankündigung derjenigen allgemeinen Bedingungen, unter welchen die Eisenbahn bereit ist, und als öffentliche Transportanstalt bereit sein muß, auf ein ihr im Einzelfalle seitens des Absenders zu machendes Vertragsanerbieten einzugehen.

lange ein Gut, dessen Beförderung nicht sofort erfolgen kann, von der Eisenbahn nur in vorläufige Verwahrung genommen ist: Art. 5 Abs. 2. — Die Erklärung der Eisenbahn, daß sie das Gut zur Beförderung annehme, wird ordnungsgemäß nur abgegeben durch Aufdrückung des Datumstempels der Versandt-Expedition auf den das Gut begleitenden Frachtbrief.[5]) Allein dieser Akt ist nur das „Zeichen", die äußere Feststellung[6]) der Annahme zur Beförderung. In der zu diesem Zweck erfolgten Annahme selbst liegt der Abschluß des Vertrages. Dieser Abschluß kann somit — allerdings nur in Folge einer Ordnungswidrigkeit — auch ohne Aufdrückung des Stempels erfolgen, und ist erfolgt, sobald die Thatsache der bahnseitigen Annahme des Gutes mit dem internationalen Frachtbriefe zur Beförderung anderweit feststeht.

Das Uebereinkommen will also durch das Gebot der Aufdrückung des Datumstempels nur den ordnungsmäßigen Moment des Abschlusses des Frachtvertrages außer Zweifel setzen, aber es will den Frachtvertrag dadurch nicht zum Formal-Kontrakt machen.[6a])

Zur Ausführung dieser Vorschrift ist weiter bestimmt:

---

[5]) Diese Vorschrift entspricht einer im Eisenbahnwesen allenthalben bestehenden Uebung.

Eine ähnliche Bestimmung enthielt schon § 49 des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements. Die Redaktion der neuen Reglements (§ 54) schließt sich genau an die Fassung des Art. 8 an. Ebenso im schweiz. und im niederländischen Reglement, s. Anm. 1.

Wenn Gasca, il codice ferroviario III. P. 96, meint, man hätte, um Mißbräuchen vorzubeugen, die Unterschrift des expedirenden Beamten fordern müssen, so spricht dagegen die im Eisenbahnwesen unentbehrliche Raschheit der Abfertigung, sowie eine langjährige anstandslose Uebung.

[6]) Der französische Text sagt, dem Sinne des deutschen entsprechend und ihn erklärend: „la gare expéditrice constate l'acceptation etc."

[6a]) Die Denkschrift der deutschen Kommissare, deren Entwurfe die jetzige Redaktion entnommen ist, sagt in dieser Beziehung: „In Art. 4 (jetzt 8) wird hinsichtlich der Wirkung der Aufdrückung des Expeditionsstempels eine von dem schweizerischen Entwurf etwas abweichende Fassung vorgeschlagen, um die — auch im schweizerischen Memorial Nr. II. Al. 5 und 6 ausgesprochene — Auslegung zu vermeiden, als ob die Aufdrückung des Bahnstempels für den Abschluß des internationalen Vertrages wesentlich sei. Es ist in der That nicht wohl abzusehen, warum die aus Versehen unterbliebene Beifügung des Stempels der Bahn die Wirkung haben soll, daß der auf einen internationalen Frachtbrief beförderte Transport nicht nach internationalem, sondern nach internem Recht beurtheilt werden soll."

2. „Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen." (Art. 8 Abs. 2.)[7])

Die Eisenbahn würde gegen die ihr durch § 5 auferlegte Transportverpflichtung verstoßen und schadensersatzpflichtig werden, wenn sie die Annahme des ihr angebotenen Guts zum Transport nicht bewirken würde, sobald die Voraussetzungen dieser Annahme gegeben sind. Sofern aber die Auflieferung der auf demselben Frachtbrief[8]) verzeichneten Güter allmählich geschieht, wie dies bei größeren Sendungen, namentlich bei Wagenladungen oft der Fall ist, kann der Abschluß des Frachtvertrages selbstverständlich erst erfolgen, wenn alle einzelnen Theile der Sendung vollständig aufgeliefert sind. Im Uebrigen soll der Absender in der Lage sein, zu kontroliren, ob die Eisenbahn ihrer Verpflichtung, die Annahme durch Aufdrückung des Datumstempels zu bescheinigen, auch wirklich und rechtzeitig nachkommt. Er wird sich in den meisten Fällen durch einen Beauftragten, den Ueberbringer des Gutes vertreten lassen, welchem selbstverständlich die Assistenz bei Aufdrückung des Datumstempels ebensowenig als dem Absender selbst verwehrt werden darf. Die Bestimmung hat indeß dadurch, daß nach dem Beschluß der zweiten Konferenz stets eine Empfangsbescheinigung in Form eines abgestempelten Duplikats des Frachtbriefes ertheilt werden muß (s. unten, Nr. 5 dieses Paragraphen), ihre wichtigste Bedeutung verloren.

3. Wenn das Gut mit dem Frachtbriefe in dem unter Nr. 1 erörterten Sinne zur Beförderung angenommen worden ist, so ist der Frachtbrief zum Beweismittel über den abgeschlossenen Frachtvertrag geworden.[9]) In diesem Sinne bestimmt das Uebereinkommen:

---

[7]) Vergl. § 49 und § 50 Nr. 2 Abs. 3 des alten deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereinsreglements und § 54 Abs. 2 bezw. § 46 Abs. 2 der neuen Reglements.

[8]) Es ist davon ausgegangen, daß jeder Frachtbrief das Begleitpapier und die Beweisurkunde zu einem besonderen Frachtvertrage darstellt.

[9]) Dieser Satz ist allgemeinrechtlicher Natur. Vergl. namentlich allg. Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 391 Abs. 1. Schweizer. EB.-Transportgesetz Art. 8. Code de Commerce Art. 101. Codice di commercio von 1865 Art. 80. Niederländisches H.G.B. Art. 90.

Vergl. auch § 50 Nr. 2 im Eingang des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements, sowie § 54 Abs. 3 der neuen Reglements, bezw. § 46 des neuen Vereins-Reglements.

„Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag." (Art. 8 Abs. 3).

Die Beweiskraft des Frachtbriefes für den Frachtbrief ist also davon abhängig gemacht, daß demselben der Datumstempel der Versandtstation aufgedrückt ist.[10]) Doch ist dies nur die Regel, vorbehaltlich der Ausnahmen, welche sich aus dem unter Nr. 1 Erörterten ergeben. Hiernach beweist der Frachtbrief ausnahmsweise auch ohne diesen Stempel, wenn er nur zweifellos zum Eisenbahntransport angenommen worden ist.[11])

Der abgestempelte oder sonst zum Transport angenommene Frachtbrief beweist also das Bestehen des Frachtvertrages, und zwar nach Maßgabe der im Frachtbriefe gemachten Angaben.[12]) Diese Angaben beweisen selbstverständlich gegen den Absender, soweit sie als von ihm herrührend durch seine Unterschriften bestätigt sind (Art. 6 lit. m. Art. 7. Ausf.-Best. § 2 Abs. 4).[13]) Sie beweisen auch gegenüber dem Empfänger, sobald dieser durch Annahme des Frachtbriefes in den Frachtvertrag eingetreten ist. (Art. 17). Die Einträge des

[10]) Dafür ist eine besondere Stelle im Frachtbriefformular vorgesehen (unten links).

[11]) Dies ergiebt sich aus einer Verbindung der Bestimmung im Abs. 3 mit derjenigen im Abs. 1 des Art. 8, welch' letzterer zufolge die Abstempelung lediglich ein „Zeichen" der Annahme zum Transport ist. Zur Herstellung dieser zweifellosen Absicht des Gesetzgebers bedarf es nicht der gewundenen und in verschiedenen Einzelheiten anfechtbaren Erklärung, mit welcher Eger — im Archiv für bürgerliches Recht VI. S. 134 ff. — zu einem ähnlichen Ergebniß gelangt.

Wenn am gleichen Orte die Berufung auf Art. 391 Abs. 1 des deutschen H.G.B. und auf ähnliche Bestimmungen anderer Rechte (s. Anm. 9) als zur Motivirung des Art. 8 Abs. 3 nicht geeignet bezeichnet wird, so ist die desfallsige Argumentation, welche erst übersieht und dann doch als selbstverständlich voraussetzt, daß in den erwähnten Gesetzesstellen nur dem angenommenen Frachtbriefe Beweiskraft zuerkannt wird, durchaus unzutreffend. Auch nach dem Rechte des Übereinkommens ist der Frachtbrief, wie seine äußere Form zweifellos darthut, nicht Vertrags-Urkunde, sondern zunächst Begleitpapier. Erst in zweiter Reihe dient er, sobald die Annahme zum Transport erfolgt ist, zum Beweise des durch Hingabe und Annahme des Guts mit diesem Begleitpapier abgeschlossenen Frachtvertrages.

[12]) Irrig ist die Annahme Eger's a. a. O. S. 137/38, daß, wenn die bahnseitige Stempelung fehle, der Absender auf andere Weise „die Richtigkeit der Frachtbriefangabe" darzuthun habe. Er hat in diesem Falle nur die Annahme des Frachtbriefes zum Transport darzuthun, sonst würde ja der angenommene Frachtbrief den Frachtvertrag überhaupt nicht beweisen.

[13]) S. oben §§ 20, 21 Nr. III. und § 23 Nr. I.

Absenders binden aber auch die Eisenbahn, weil sie durch Abstempelung des Frachtbriefes oder einen gleichwerthigen Vorgang die auf Beförderung des Guts gerichteten Anträge des Absenders angenommen und die Annahme des Guts, wie es im Frachtbrief beschrieben ist, zur Beförderung bescheinigt hat.

Indeß ist jedem der Betheiligten der Gegenbeweis gegen die Angaben im Frachtbrief unverwehrt.[14]) Er ist ja nicht Vertragsurkunde und ebensowenig ein als ausschließlich maßgebende Beweisurkunde bezeichnetes Schriftstück, sondern neben seiner Eigenschaft als Begleitpapier einfaches Beweismittel.[14a])

4. Die in der Annahme und Abstempelung des Frachtbriefes liegende eisenbahnseitige Anerkennung der vom Absender angegebenen Menge und Beschaffenheit des Gutes erstreckt sich naturgemäß und billiger Weise nur so weit, als die Eisenbahn in der Lage war, diese Angaben zu prüfen. Dies ist der Fall:

Bezüglich der Natur des Gutes, selbst bei verpackten Gütern, da die Eisenbahn das Recht der Prüfung des Inhalts hat (Art. 7 Abs. 2),

bezüglich der Verpackung, soweit es sich um äußerlich erkennbare Mängel handelt (s. Art. 9),

bezüglich des Gewichts und der Stückzahl, soweit es sich um Kollogüter handelt.

Dagegen ist die Eisenbahn bezüglich gewisser Arten von Gütern nicht immer in der Lage, eine Prüfung der Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe über Gewicht und Stückzahl vorzunehmen. Mit Rücksicht hierauf bestimmt das Uebereinkommen:

„Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.“ (Art. 8 Abs. 4).

---

[14]) So schon nach dem Rechte des deutschen Handelsgesetzbuchs. Vergl. Goldschmidt's Handbuch des Handelsrechts S. 739/740.

[14a]) Dies auch geht daraus hervor, daß ja nach Art. 7 der Absender für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe haftet. Es muß also die Möglichkeit gegeben sein, die Unrichtigkeit nachzuweisen. So auch Gasca III. S. 97/98.

Es handelt sich hier namentlich um diejenigen Güter, welche als Wagenladungen befördert werden. Hinsichtlich derartiger Güter ist regelmäßig in den Tarifen bestimmt oder kann unter der angegebenen Voraussetzung durch besondere Vereinbarung bestimmt werden, daß der Absender das Beladen der ihm von der Eisenbahn gestellten Wagen selbst zu besorgen hat, wie auch das Abladen Sache des Empfängers ist. Mit Rücksicht hierauf pflegt noch den in den einzelnen Staaten geltenden Bestimmungen, welche gemäß Art. 7 Abs. 3 in dieser Hinsicht Anwendung finden, der Eisenbahn die Prüfung des Gewichts und der Stückzahl solcher Güter nur dann obzuliegen, wenn dies vom Absender ausdrücklich verlangt und dafür die tarifmäßige Gebühr entrichtet wird.[14b]). Ist diesem Verlangen seitens der Eisenbahn nachgekommen, so ist ein desfallsiger Vermerk auf dem Frachtbriefe zu machen, was bezüglich der Verwiegung durch Aufdrücken des Wiegestempels geschieht, bezüglich der Stückzahl durch besondere Bescheinigung auf dem Frachtbrief. Befindet sich eine derartige Beurkundung nicht auf dem Frachtbriefe, so hat der Absender den Beweis über Gewicht und Menge nöthigenfalls durch andere Beweismittel zu führen.[15]) Im Uebrigen kommt bei dieser Bestimmung nur das Aufladen, nicht auch das Abladen der Güter in Frage.[16])

5. „Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme

---

[14b]) Eine derartige Berechtigung des Absenders ist z. B. im § 53 Abs. 3 der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr ausgesprochen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen.

Aehnliche Bestimmungen bestehen u. A. auch in Frankreich und in Italien. Sarrut Nr. 288 ff. Gasca S. 102.

[15]) Vergl. Prot. der II. Konf. S. 83 zu Art. 7, S. 84—86 zu Art. 8, S. 142 zu Art. 7 u. 8. Es geht aus den Verhandlungen namentlich hervor, daß die Bestimmungen in Art. 7 Abs. 3 und in Art. 8 Abs. 4 in engster Verbindung stehen und sich gegenseitig ergänzen.

Dagegen stehen die Bestimmungen im Art. 8 Abs. 4 mit denjenigen im Art. 31 Z. 3, welcher gleichfalls von den seitens des Absenders zu verladenden Gütern handelt, nur in äußerlichem Zusammenhange. Aus der gleichen besonderen Natur des Gutes ergeben sich einerseits bezüglich der Beweiskraft des Frachtbriefes, andererseits bezüglich der Frage der Haftung für Schäden, welche aus dieser Natur hervorgegangen sind, oder sein können, gewisse Konsequenzen, welche unter einander nichts weiter gemein haben. Eger — im Archiv für bürg. Recht VI S. 138 — vermengt die beiden Fragen und meint, Art. 8 Abs. 4 enthalte eine „einzelne Nutzanwendung" von Art. 31 Nr. 3.

[16]) Prot. der III. Konferenz S. 15/16, 33/34.

zur Beförderung auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen". (Art. 8 Abs. 5).

„Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Connossements (Ladescheins)." (Art. 8 Abs. 6.)

Hierzu ist zu bemerken:

a. Das Frachtbrief-Duplikat besteht, wie sein Name besagt, in einer zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes. Dasselbe zeigt, ausweislich des vorgeschriebenen Formulars, einen Unterschied vom Frachtbriefe selbst nur darin, daß es als „Duplikat" bezeichnet ist und einen Vordruck für die auf der Rückseite des Frachtbriefformulars befindliche „Note" über die Kostenansätze der Eisenbahn nicht enthält.

Das Duplikat ist, gleich dem Frachtbriefe selbst, vom Absender auszufüllen, soweit die Ausfüllung nicht im Formular durch fette Umrahmung der Eisenbahn vorbehalten ist. Diese hat bei Aufgabe des Gutes mit dem Frachtbriefe und seinem Duplikat die Uebereinstimmung der beiden Urkunden zu prüfen und demnächst das Duplikat, mit dem Datumstempel der Versandtstation versehen, dem Absender zurückzugeben.

b. Diese Urkunde hatte nach dem Entwurfe der ersten Konferenz lediglich den Zweck, dem Absender als Empfangsbescheinigung für die Aufgabe des Gutes zu dienen. Sie sollte deshalb auch nur auf ausdrückliches Verlangen des Absenders ausgestellt werden.[17]) Durch die späteren Verhandlungen[18]) wurde zwar

---

[17]) Prot. der I. Konferenz S. XI. 11. 65. Diese Bestimmung war nach dem Entwurf der deutschen Kommissare Art. 4 Abs. 2 angenommen worden, welcher in dieser Hinsicht dem § 50 Z. 5 des bisherigen deutschen, österreichischen und ungarischen Betriebsreglements entsprach. Auch nach den neuen internen Reglements § 54 Abs. 5 und 6, ist die Ausstellung des Duplikats nicht obligatorisch Anders § 53 des neuen Vereinsreglements, welches in dieser Hinsicht vom Internationalen Uebereinkommen nicht abweicht und nach Art. 4 nicht abweichen darf.

Ebenso verhält es sich nach Art. 392 des italienischen Handelsgesetzbuches vom Jahre 1883. Indeß ist daselbst bestimmt: „Wenn der Frachtbrief an Ordre oder auf den Inhaber lautet, so überträgt das Giro oder die Uebergabe des vom Frachtführer unterschriebenen Exemplars des Frachtbriefes die Verfügung über die transportirten Gegenstände."

Nach § 86 des russischen Eisenbahngesetzes wird das Gut dem Empfänger nur gegen Vorzeigung des Duplikat-Frachtbriefs ausgehändigt. Die Aushändigung erfolgt an den Inhaber des Duplikats, wenn der Frachtbrief an den Vorzeiger adressirt ist.

[18]) Nach den Protokollen der II. Konferenz S. 31 erklärten sich sämmt-

der Charakter des Frachtbriefduplikates insofern nicht verändert, als man nach wie vor der Ansicht war, daß dasselbe weder die Bedeutung des Original-Frachtbriefes,[19]) noch diejenige eines Connossements oder Ladescheins[20]) haben solle. Bei der Berathung der Art. 15, 18 und 26 wurde aber die Ausübung des Dispositionsrechts des Absenders, sowie dessen Aktivlegitimation vom Besitze des Frachtbrief-Duplikates abhängig gemacht. Hierdurch ergab sich auch das Bedürfniß, dasselbe für obligatorisch zu erklären, was durch Weglassung der Worte „auf Verlangen des Absenders" in Art. 8 Abs. 5 und durch Beifügung des Duplikats zu dem vor-

---

liche Delegationen dagegen, dem Frachtbrief-Duplikat den Charakter eines Konossements zu geben.

[19]) Der Besitz des Original-Frachtbriefes berechtigt nach Art. 15 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 16 den Empfänger, über das Gut nach dessen Ankunft am Bestimmungsorte zu verfügen.

[20]) Der Ladeschein ist eine dem Conossement beim Seetransport nachgebildete Urkunde, welche im Allgemeinen einen dem Frachtbrief ähnlichen Inhalt hat, jedoch — verschieden von diesem — das ausdrückliche Versprechen des Frachtführers enthält, das Gut dem Empfänger oder, wenn die Urkunde an Ordre oder an den Inhaber gestellt ist, einem vom Empfänger etwa bezeichneten Dritten bzw. dem Inhaber, auszuliefern Sein Besitz ermächtigt den Empfänger, eventuell den dritten Inhaber, zur Verfügung über das Gut, und zwar auch schon vor dessen Ankunft am Bestimmungsort. Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 413—419 vergl. mit 644 ff. Code de commerce Art. 281—285. Aehnlich in den übrigen Gesetzgebungen. Ueber das Wesen des Ladescheins s. namentlich Goldschmidts Handbuch S. 757 ff. Vergl. hierwegen auch die Verhandlungen der I. Konferenz zu Art. 10 S. 18—23. Treffend bezeichnet einer der Delegirten (Steinbach, S. 22) den Ladeschein als „ein das Frachtgut selbst repräsentirendes Papier, welches seinen Inhaber oder den darin Genannten zur alleinigen Disposition über das Frachtgut legitimirt."

Eine derartige Urkunde hat sich indeß im Eisenbahnverkehr nirgends Eingang verschafft. Dagegen ist im Handelsstande vielfach die Ansicht verbreitet, daß dem Frachtbrief-Duplikat eine dem Konossement oder Ladeschein ähnliche Wirkung beizumessen sei. Es schien deshalb nicht überflüssig, nach dem Vorgange des bisherigen deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements (§ 50 Z. 5 Abs. 2) zu bestimmen, daß dem Frachtbrief-Duplikat eine derartige Wirkung nicht zukomme. Die gleiche Bestimmung enthält § 54 Z. 6 der neuen Reglements. — Indem aber das Uebereinkommen der Anschauung, daß das Frachtbrief-Duplikat die Bedeutung eines Connossements habe, im Intereesse eines geordneten Eisenbahnverkehrs im Allgemeinen entgegentrat, hat es ihr immerhin bis zu einem gewissen Maße dadurch Rechnung getragen, daß es das Verfügungsrecht des Empfängers vom Besitz des Frachtbrief-Duplikats abhängig machte. Das Nähere hierüber s. unten, § 35 II. 1 und § 44.

geschriebenen Frachtbrief-Formular als integrirender Bestandtheil des letzteren geschehen ist.[21])

Man verkannte keineswegs die hierin liegende Belästigung des Publikums und der Eisenbahn. Es wurde aber nicht für angängig erachtet, dieser zuzumuthen, Aufzeichnungen darüber zu führen, ob im einzelnen Falle ein Duplikat ausgestellt wurde oder nicht.[22])

Im Uebrigen gewährt der Besitz des Frachtbrief-Duplikats weder dem Empfänger,[23]) noch dem dritten Inhaber irgend welche selbständigen Rechte. Es soll nur der Absender dadurch, daß er sich dieses Besitzes entäußert, verhindert werden, nachträgliche Verfügungen der im Art. 15 bezeichneten Art über das Gut zu treffen.

§ 25.

III. Verpackung und äußere Beschaffenheit des Gutes (Art. 9. Ausf.-Best. § 4).

Ein großer Theil der Güter bedarf, um sich zum Eisenbahntransport zu eignen, einer entsprechenden Verpackung. Nur für verhältnißmäßig wenige Arten von Gütern sind aber spezielle Verpackungs-Vorschriften durch die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes geboten und deshalb als unerläßliche Bedingungen der Beförderung ausdrücklich festgesetzt, wie dies durch die bezüglichen Bestimmungen im Art. 3 des Uebereinkommens und durch Anl. 1 zu § 1 Nr. 4 der Ausführungsbestimmungen geschehen ist.[1]) Bei weitaus den meisten Gütern liegt vielmehr die gehörige Verpackung wesentlich im Interesse des Absenders und ist deshalb zunächst dem Ermessen des letzteren überlassen. Gleichwie indeß bei den nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gütern neben dem Interesse des Eisenbahndienstes auch dasjenige des Absenders an der vorgeschriebenen Verpackung be-

---

[21]) Vergl. oben, § 21 I.

[22]) Protokoll der II. Konferenz S. 30 (Asser) und S. 98 (Kommissionsbericht).

Die neue deutsche Verkehrsordnung und das neue österreichische und ungarische Betriebsreglement (§ 54 Abs. 5, 7, 8 in Verbindung mit § 64 Abs. 2, 6) sind dagegen, indem sie den fakultativen Charakter des Frachtbrief-Duplikats beibehielten, vor der oben erwähnten Eventualität bezüglicher Aufzeichnungen nicht zurückgeschreckt. Welches der beiden Systeme das praktischere ist, wird die Erfahrung lehren.

[23]) abgesehen von der Bestimmung des Art. 15 Abs. 2 a. E., vergl. unten, § 35. II[1].

[1]) Vergl. oben, § 15.

theiligt ist, konkurrirt bei der Frage, ob und wie ein Gut, für dessen Beförderung besondere Vorschriften **nicht** erlassen sind, verpackt sein müsse, um gegen die Fährlichkeiten des Eisenbahn-Transports genügend geschützt zu sein, ein sehr erhebliches Interesse der Eisenbahn.[2]) Es muß deshalb der Bahnverwaltung auch bezüglich derjenigen Güter, deren Transport an die erwähnten besonderen Bedingungen nicht geknüpft ist, in jedem einzelnen Falle die Prüfung der Nothwendigkeit der Verpackung überhaupt, wie der Angemessenheit der gewählten Verpackungsweise zustehen.

In dieser Hinsicht sind auf Grund der Konferenz-Berathungen[3]) durch **Art. 9** des Uebereinkommens Bestimmungen für den internationalen Verkehr vereinbart, welche ebensosehr der Natur des Eisenbahntransports als den Anforderungeu der Billigkeit entsprechen und in ihren Grundzügen mit den in sämmtlichen kontrahirenden Staaten bestehenden Rechtsanschauungen[4]) übereinstimmen.

Es frägt sich hierbei zunächst:

I. Unter welchen Umständen ist eine Verpackung erforderlich, und wer hat für die Verpackung zu sorgen?

---

[2]) Dies ist namentlich insofern der Fall, als die Eisenbahn gemäß Art. 30 ff. für Verlust und Beschädigung des Guts einzustehen hat und beides durch mangelnde oder ungenügende Verpackung leicht herbeigeführt werden kann.

[3]) Schweizerischer vorläufiger Entwurf Art. 5.

Entwurf der deutschen Kommissare Art. 5 und § 4 der Ausführungs-Bestimmungen.

Protokolle der I. Konferenz S. 12, 65 zu Art. 5.

" " II. " S. 19/20, 88 zu Art. 9.

" " III. " (Entw. Art. 9) S. 73/74.

Der Artikel 9 entstammt seinem wesentlichen Inhalte nach dem schweizerischen Entwurf, seiner Fassung nach dem Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 5), welcher bei den Verhandlungen fast unverändert angenommen wurde.

[4]) Vergl. insbesondere:

Allg. Deutsches H.G.B. Art. 422 Ziff. 1.

Ungarisches H.G.B. Art. 423 Ziff. 1.

Altes deutsches, österreich., ungarisches und Vereins-Reglement §§ 47. 67 Ziff. 3.

Neue Reglements §§ 58. 77 Ziff. 2, bezw. Vereins-Reglement §§ 47. 69 Ziff. 2.

Französische tarifs généraux bei Sarrut Nr. 370.

Italien. Codice di commercio (1882) Art. 393.

Italienischer Tarif Art. 95. 130 i.

Niederländisches Betriebsreglement §§ 43. 66 Nr. 3.

Russisches Eisenbahngesetz Art. 63. 104 b.

Schweiz. Eisenbahntransport-Gesetz Art. 14.

Schweiz. Eisenbahntransport-Reglement §§ 88. 124 h.

dasselbe nicht als einziges Kriterium für die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Verpackung betrachtet wissen.[6]) Es spricht für die Angemessenheit der handelsüblichen Versendungs- und Verpackungsweise allerdings eine natürliche Vermuthung. Allein einerseits ist die Uebung nicht immer gleichmäßig und nicht selten durch Erwägungen der Sparsamkeit beeinflußt, andererseits kann eine der Uebung nicht entsprechende Verpackung unter Umständen das Gut ebensogut oder besser schützen, als die übliche. Auch wird die angemessene Verpackung des Gutes mehr oder minder abhängig sein von der Menge, in welcher es versendet wird, von der Länge des zurückzulegenden Weges und von andern Umständen des einzelnen Falles.

Wer hat nun aber darüber zu befinden, ob das Gut einer Verpackung bedarf und wie solche beschaffen sein muß?

In erster Reihe offenbar der Absender, da ihm „die gehörige Besorgung der Verpackung obliegt (Art. 9 Abs. 1). Der Eisenbahn aber steht ebenso zweifellos das Recht der Prüfung zu, denn sie kann die Annahme des Gutes verweigern oder einen Revers verlangen, wenn der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen ist (Art. 9 Abs. 2). Wie aber, wenn sich der Absender bei der Entscheidung der Eisenbahn nicht beruhigt? In diesem Falle ist es ebenso zweifellos, daß der Absender nicht nur das Einschreiten der vorgesetzten Verwaltungs- und Aufsichts-Behörden veranlassen, sondern auch, da es sich um eine bestrittene civilrechtliche Frage handelt, die Entscheidung des Richters anrufen kann.[7])

Es steht übrigens nichts im Wege, daß die Eisenbahnen für einzelne Güter in ihren Tarifen Verpackungs-Vorschriften erlassen,[8])

---

[6]) Wie dies in der Theorie und Praxis zuweilen angenommen wird. Vergl. z. B. die Bestimmung der französischen tarifs généraux: „La compagnie n'est pas tenue d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer etc.“ Sarrut législ. etc. No. 370.

[7]) Vergl. Anm. 5.

[8]) S. z. B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I. zu § 47 des bisherigen und zu § 58 des neuen Betriebsreglements, franz. tarifs généraux bei Sarrut Nr. 370.

Derartige Bestimmungen sind gemäß Art. 4 auch im internationalen Verkehr zulässig, weil sie lediglich als eine Ausübung des den EB.-Verwaltungen durch Art. 9 Abs. 2 vorbehaltenen Rechtes der Zurückweisung des nicht ordnungsmäßig verpackten Gutes erscheinen. Sie haben indeß — eben deshalb und im Gegensatz zu den Vorschriften im Art. 3 des Uebereinkommens und in § 1 Abs. 2 und Anl. 1 der Ausführungsbestimmungen — nur die Bedeutung einer Ankündigung, daß die Eisenbahn unter gewissen zum Voraus angegebenen

wie dies vielfach geschehen ist. Solche Vorschriften sind für das Publikum insofern erwünscht, als sie geeignet sind, eine genügende Verpackung des Gutes zu veranlassen und dessen Zurückweisung zu verhüten. Mißbräuche sind schon wegen der meistens erforderten staatlichen Genehmigung der Tarife kaum zu besorgen und könnten eventuell durch Anrufung des Richters abgestellt werden.

II. Welche Rechte hat die Eisenbahn bei unterlassener ordnungsmäßiger Verpackung? Diese Frage beantwortet das Uebereinkommen im Art. 9 Abs. 2 folgendermaßen:

„Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandt-Station hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt."

Hiernach ist also die Eisenbahn

1. in erster Reihe berechtigt, solches Gut, welches der Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport bedarf, aber nicht verpackt oder mangelhaft verpackt ist, ohne Weiteres zurückzuweisen. Es ist dies einer der Fälle, in welchen die im Eingang des Art. 5 vorgesehene Transportpflicht der Eisenbahn ausnahmsweise nicht eintritt, und zwar wegen Zutreffens des unter Nr. 1 daselbst vorgesehnen Falles, weil nämlich der Absender den bezüglichen Anordnungen des Uebereinkommens, hier insbesondere der Sorge für gehörige Verpackung, nicht nachgekommen ist.[9]) Die

Voraussetzungen von jenem Rechte Gebrauch machen werde, und unterliegen folgerichtig, wenn letzteres im einzelnen Falle geschehen ist, der Anfechtung mittels Anrufung des Richters.

[9]) S. auch oben, § 18 II. 1. Das Recht der Zurückweisung wegen mangelnder oder mangelhafter Verpackung steht der Eisenbahn selbstverständlich nur zu, insolange das Gut nicht zum Transport angenommen ist (Art. 8 Abs. 1). Sie hat dieses Recht also auch bezüglich eines in Verwahrung genommenen Gutes (Art. 5 Abs. 2), obschon sie befugt gewesen wäre, auch jene Hinterlegung auf Grund der Mängel der Verpackung zu verweigern. Das Gleiche gilt bezüglich des Rechts einen Revers zu verlangen. Mit der Annahme zum Transport ist das Recht der unbedingten wie der bedingten Zurückweisung für alle am Transport betheiligten Bahnen (vergl. Art. 27) erloschen. Die auf

Eisenbahn kann dieser Befugniß nicht entbehren, weil der Mangel gehöriger Verpackung ein Gut in vielen Fällen geradezu transportunfähig macht, auch leicht andere Güter, wo nicht den Eisenbahnbetrieb selbst gefährdet und überdies ungerechtfertigte Schadensersatzansprüche herbeizuführen geeignet ist. Die Verwaltungen werden daher häufig in der Lage sein, von dem Rechte der Zurückweisung Gebrauch zu machen. Immerhin ist indeß die im Art. 9 vorgesehene Zurückweisung des Gutes wegen mangelnder oder ungenügender Verpackung nur ein Recht, nicht auch eine Pflicht der Eisenbahnverwaltung.[10]) Und sofern Rücksichten der oben gedachten Art nicht obwalten, wird sie dem Wunsche des Absenders, das Gut trotz des von ihr gerügten Mangels zum Transport anzunehmen,[11]) gern nachkommen. Aber man kann ihr nicht zumuthen, daß es auf ihre eigene Gefahr und zu ihrem Schaden geschehe. Dies wäre der Fall, wenn die Eisenbahn das Gut ohne Weiteres, ohne Vorbehalt annähme, weil sie nach Art. 30 im Allgemeinen für Verlust, Minderung und Beschädigung des Guts zu haften hat, und die ihr daselbst nachgelassene Einrede, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten entstanden sei, durch die Replik des in der unbeanstandeten Annahme des Gutes liegenden Verzichts beseitigt würde. Die Eisenbahn ist deshalb

2. eventuell berechtigt, einen Revers über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung zu verlangen, falls sie das Gut trotz dieses mangelhaften Zustandes annimmt.

Was den Inhalt und die Form dieses Reverses betrifft, so

---

die Versandtbahn folgenden Verwaltungen haben nur das Recht, von ihnen behauptete Mängel der Verpackung zu konstatiren (arg. Art. 25), um sich eventuell gegen die Theilnahme am Ersatz des dadurch entstehenden Schadens zu sichern (Art. 47). Eine ähnliche Bestimmung findet sich in Art. 13 des neuen Uebereinkommens zum Betr. Regl. des Vereins D. EV.-Verwaltungen.

[10]) Anders verhält sich dies, wenn bei einem nur bedingungsweise zum Eisenbahntransport zugelassenen Gute (Art. 3 des Uebereinkommens in Verbindung mit § 1 Abs. 2 der Ausf.-Bestimmungen und der Anlage 1 hierzu) eine als Bedingung dieser Zulassung vorgesehene Verpackungsvorschrift außer Acht gelassen ist. In diesem Falle ist die Eisenbahn nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, das vorschriftswidrig beschaffene Gut zurückzuweisen. Sie darf dasselbe nicht zum Transport annehmen, auch nicht gegen Revers.

[11]) Ein derartiges Verlangen wird häufig aus Rücksichten der Sparsamkeit oder auch in Folge des Bestrebens, den aus der Zurückweisung sich ergebenden Zeitverlust zu vermeiden, gestellt werden.

hat der Absender das Fehlen der Verpackung oder deren Mängel, letztere unter deren spezieller Bezeichnung, durch seine Unterschrift anzuerkennen. Dies hat nicht nur auf dem Frachtbriefe selbst, sondern auch noch in einer besonderen „Erklärung“ zu geschehen, deren Formular durch Anl. 3 zu § 4 der Ausf.-Best. festgesetzt ist.[12]) Die doppelte Beurkundung, welche selbstverständlich an beiden Orten im Wesentlichen gleichlautend zu erfolgen hat, ist nothwendig, weil einerseits der Frachtbrief alle für die thatsächliche und rechtliche Beurtheilung des Frachtvertrags wichtigen Momente enthalten muß, andererseits die Eisenbahn, welche den Frachtbrief an den Empfänger auszuliefern hat, im Falle der Unbeibringlichkeit des Frachtbriefes nicht im Stande wäre die betreffende, sie entlastende Thatsache zu beweisen, wenn ihr nicht eine gleichlautende „besondere Erklärung“ ausgestellt würde. Dieselbe verbleibt bei der Versandtstation, welche dadurch auch in die Lage gesetzt ist, die Anerkennung der Mängel gegenüber von Schadensersatz-Ansprüchen jederzeit geltend zu machen, während die folgenden Bahnen wie der Empfänger die Sachlage aus dem Frachtbrief erfahren.

Die Versandtstation ist also berechtigt, die Erklärung des Absenders in beiderlei Gestalt zu verlangen. Sie ist dazu den übrigen am Transport betheiligten Verwaltungen gegenüber insofern verpflichtet, als die Unterlassung Schadensersatz-Ansprüche des Aufgebers oder des Empfängers nach sich ziehen kann. — Wie verhält es sich aber, wenn aus irgend einem Grunde der Mangel nur auf dem Frachtbrief oder nur mittelst besonderer Erklärung anerkannt ist? Dies soll in der folgenden Nummer mit erörtert werden.

III. Wer haftet für die Mängel der Verpackung?

Diese Frage ist durch Art. 9 Abs. 3 in folgerichtiger Weiterentwicklung der in Abs. 1 und 2 aufgestellten Sätze, wie folgt entschieden:

„Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.“

---

[12]) s. den Text im Anhang.

Hiernach ist also die Haftung des Absenders für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung davon abhängig gemacht, daß sie auf die im Art. 8 Abs. 1 (s. die vorstehende Nr. II) angegebene Weise „bescheinigt" sind. Was rechtens ist, wenn die Erklärung nur in der einen oder in der andern der beiden vorgesehenen Weisen abgegeben wurde, ergiebt sich aus einer Verbindung der Vorschrift im Art. 9 Abs. 2 und 3 mit derjenigen im Art. 31 Ziff. 2. Nach der letzteren Bestimmung genügt, um die Eisenbahn von der Haftung für die mit dem Mangel oder der ungenügenden Beschaffenheit der Verpackung verbundene Gefahr zu befreien und ihr die am Schluß des Art. 31 vorgesehene Präsumtion zu sichern, die Erklärung des Absenders im Frachtbrief, daß das der Verpackung bedürftige Gut unverpackt oder mangelhaft verpackt aufgegeben wurde. Ob diese Erklärung, wie im Art. 9 vorgeschrieben, auch noch in einer besonderen Urkunde wiederholt, oder ob dies aus irgend einem Grunde unterlassen worden ist, kann an den erwähnten Bestimmungen des Art. 31 offenbar nichts ändern.[13] Ebenso unzweifelhaft ist aber, daß die „besondere Erklärung", wenn sie allein abgegeben wurde, die gemäß Art. 31 Ziff. 2 im Frachtbrief abzugebende nicht zu ersetzen vermag. Dagegen würde es der Absicht des Uebereinkommens, namentlich im Hinblick auf den vom Absender zu verlangenden guten Glauben, zu widerlaufen, wenn man der zwar in einer besonderen Urkunde abgegebenen, aber auf dem Frachtbriefe nicht wiederholten Erklärung desselben gar keine Wirkung zuschreiben wollte. In einem solchen Falle ist vielmehr die Thatsache der mangelhaften Verpackung offenbar an sich genügend hergestellt und dadurch die Haftung des Absenders für deren Folgen begründet. Es ist aber — da es an der Bescheinigung der gleichen Thatsache im Frachtbriefe, welche zur Erzeugung der im Art. 31 vorgesehenen Rechtswirkung erforderlich ist, mangelt — Sache der Eisenbahn darzuthun, daß Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes von dieser Thatsache herrühre.[14]

Uebrigens deckt sich obige Vorschrift des Art. 9 Abs. 3 mit der Bestimmung des Art. 30 Abs. 1, welcher zufolge das Verschulden

---

[13]) Das im Art. 31 Z. 2 vorkommende Citat des Art. 9 darf nicht etwa so aufgefaßt werden, als bedürfe es zum Eintritt der im ersteren vorgesehenen Rechtswirkung auch noch der im Art. 9 vorgeschriebenen Wiederholung jener Erklärung in besonderer Urkunde.

[14]) Zu dem gleichen Ergebnisse gelangt Ruckdeschel (Komm. S. 210 Abs. 7) für die bisherigen Bestimmungen des deutschen Rechts — H.G.B.

des Verfügungsberechtigten[15]) als Ursache von Verlust und Beschädigung die Eisenbahn von der Haftung entlastet. Ein solches Verschulden des Absenders liegt zweifellos in der mangelhaften Verpackung. Dem kann allerdings entgegengehalten werden, die Eisenbahn habe durch die Annahme des Guts zur Beförderung die mangelnde oder mangelhafte Verpackung gebilligt und befinde sich eventuell im gleichen Verschulden. Dies trifft aber augenscheinlich nur zu bei äußerlich erkennbaren Mängeln und auch da nur, wenn sie vom Absender nicht anerkannt, auch nicht etwa durch arglistige Manipulationen bei Annahme des Guts[16]) zeitweise verschleiert worden sind.

Nach Vorstehendem lassen sich die Grundsätze des Uebereinkommens über die Haftung für Schäden, welche aus unterlassener oder mangelhafter Verpackung des Gutes entstanden sind, wie folgt zusammenfassen:

1. Für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung haftet ausschließlich der Absender.

2. Für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, einschließlich des gänzlichen Fehlens derselben[17]), haftet.

a. Der Absender, wenn er

α. Das Vorhandensein des Mangel mittels des oben erwähnten Reverses anerkannt hat, oder

β. sich eines arglistigen Verfahrens schuldig gemacht hat;

Art. 422 Z. 2, 424 Z. 1, B.-Regl. § 47 Abs. 1, § 67 Z. 3 — welche indeß in ihrer Fassung mit denjenigen des Uebereinkommens nicht genau harmoniren. Die neue deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichische und ungarische Betriebsreglement geben in § 58 Abs. 1—3 und in § 77 Z. 2 wörtlich die betr. Bestimmungen des Art. 9 und Art. 31 Z. 2 des Uebereinkommens wieder.

[15]) Unter diesen Begriff, nicht aber unter denjenigen der natürlichen Beschaffenheit des Gutes fallen, wie aus den im Art. 30 in Klammer beigefügten Beispielen erhellt, die Mängel der Verpackung. Im französischen Recht werden diese allerdings zu den vices propres de la marchandise (C. de Comm. Art. 103) gerechnet. Vergl. Cour de Cass., 11 avril 1877 (Ann. des p. et chaussées 1878 S. 191) und 23 mars 1880 (eodem 1881 S. 166).

[16]) Der Ansicht von Gasca (III. S. 114), daß die betreffende Bestimmung keinen vernünftigen Zweck habe, vermögen wir uns nicht anzuschließen. Sie entspricht auch an anderen Orten zum Ausdruck gekommenen allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen über den guten Glauben. Vergl. namentlich Art. 41 und 44 Abs. 1.

[17]) In diesem weiteren Sinne ist der Ausdruck Mängel (défauts) in Art. 9 Abs. 2 zu verstehen. Er umfaßt die beiden in Abs. 2 erwähnten Fälle: das Fehlen (manque absolu) und die Mängel (conditionnement défectueux) der Verpackung.

b. die Eisenbahn, wenn weder der eine noch der andere dieser Fälle vorliegt.

Was die Wirkungen dieser Haftung betrifft, so richtet sich die Haftung der Eisenbahn nach den Vorschriften der Artt. 34 ff. Die Haftung dis Absenders aber macht sich in zweierlei Weise geltend. Einmal dadurch, daß er den aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung hervorgehenden Schaden selbst tragen muß, also nicht von der Eisenbahn ersetzt verlangen kann. Eine weitere Wirkung besteht aber darin, daß der Absender — wie dies schon aus allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen hervorgeht — der Eisenbahn den Schaden, welcher ihr selbst etwa aus den Mängeln der Verpackung entstanden ist, z. B. die Beschädigung des Transportmaterials oder anderer Güter, ersetzen muß.

Es bedarf übrigens kaum der Erwähnnng, daß die Haftung des Absenders auf den Empfänger übergeht, sobald derselbe durch Annahme des Frachtbriefes in den Frachtvertrag eingetreten ist.

IV. In engem Zusammenhang mit der Verpackung steht die Bezeichnung (Signirung) des Gutes. Sie ist, wie aus den Worten „Zeichen und Nummer der Frachtstücke" in Art. 6 d in Verbindung mit der entsprechenden Ueberschrift der ersten Längsspalte des Frachtbrief=Formulars hervorgeht, bei Stückgut erforderlich, um die gegenseitige Zusammengehörigkeit von Gut und Frachtbrief herzustellen.[18]) Wenn in dieser Hinsicht § 58 Abs. 4 der Deutschen Verkehrsordnung sowie des neuen österreichischen und ungarischen Betriebs=Reglements vorgeschrieben ist: „Die Stückgüter sind in haltbarer, deutlicher und Verwechselungen ausschließender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe äußerlich zu bezeichnen," so entspricht dies einer im Eisenbahnverkehr allenthalben herrschenden Uebung. Das Uebereinkommen setzt als selbstverständlich voraus, daß diese Uebung auch im internationalen Verkehr eingehalten werde. Eine derartige, das Uebereinkommen in dessen Sinn ergänzende und deshalb nach Art. 4 zweifellos gültige Bestimmung findet sich auch in Zusatz 1 des § 47 des neuen VereinsReglements.

Eine andere Frage ist aber, ob die Eisenbahn berechtigt ist, zu verlangen, daß Stückgüter auch mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden. Dies ist, um Fehlspeditionen zu vermeiden, vielfach in den Tarifen vorgeschrieben. Ein Antrag Deutschlands, eine solche Bestimmung in das Uebereinkommen aufzunehmen, wurde in

[18]) Vergl. oben, § 20 I. d.

der zweiten Konferenz (Prot. S. 20. 88) abgelehnt, indeß nicht in der Meinung, als ob ein derartiges Verlangen der Eisenbahn überhaupt unzulässig sei. Die Kommission hatte für die Verwerfung geltend gemacht, daß der betr. Grundsatz zwar zulässig sei, wo es sich um eine begrenzte Anzahl von Collis handle, aber nicht durchgeführt werden könne, sofern, wie in den deutschen Tarifen jede Sendung, welche nicht eine Wagenladung ausmacht, als Stückgut behandelt werde; auch hänge der Vorschlag mit dem Tarifwesen enge zusammen und werde seine Lösung besser in den Tarifvorschriften der einzelnen Bahnen finden, als in einem internationalen Vertrage.

Dieser Anschauungsweise widerspricht es nicht, wenn im neuen Vereins-Reglement[19]) § 47 eine Zusatzbestimmung (Nr. 2) des Inhalts aufgenommen ist: „Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, daß Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet. Nicht oder unvollständig bezeichnete Güter können zurückgewiesen werden."

V. In ähnlicher Weise, wie durch das Fehlen oder die ungenügende Beschaffenheit der Verpackung, kann durch Gebrechen des Gutes selbst, auch wenn es sich nicht um einen ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstand handelt, die Transportfähigkeit in Frage gestellt sein. Das Uebereinkommen enthält hierüber allerdings keine ausdrücklichen Vorschriften; allein es ist unzweifelhaft, daß im Sinne desselben die Bestimmungen des Art. 9 und 31 Nr. 2 in Verbindung mit Art. 30 Abs. 1 auch auf beschädigtes Gut analog anzuwenden sind. Wenn nach der letzteren Bestimmung die Eisenbahn für jeden Schaden am Gute seit der Annahme bis zur Ablieferung haftet, sofern sie nicht ihre Schuldlosigkeit darthut, so kann ihr billigerweise nicht zugemuthet werden, ein Gut anzunehmen, welches bereits äußerlich erkennbare Spuren der Beschädigung an sich trägt. Sie wird vielmehr nach den Intentionen der angeführten Bestimmungen berechtigt sein, derartiges Gut zurückzuweisen oder nur gegen Revers anzunehmen.[20])

---

[19]) Nach dem Vorgange der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements § 58 Abs. 5.

[20]) Vergl. Deutsches Handelsges.Buch Art. 422 Nr. 1 „insofern die Güter an sich .... zum Transport sich eignen."

Für die französische Theorie in gleichem Sinne: Sarrut législation Nr. 369 a. E. und 370.

§ 26.

IV. Beobachtung der Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften (Art. 10).

A. Eine internationale Eisenbahnsendung kann nur befördert werden unter Beobachtung der von jedem der durchlaufenen Staaten im öffentlichen Interesse getroffenen Anordnungen, insbesondere der Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften.[1]) Ueber die Frage, wer diese Vorschriften den betreffenden Staatsbehörden gegenüber zu erfüllen hat, entscheiden lediglich die Gesetze und Verordnungen der einzelnen Staaten, in welchen sich der Transport bewegt, sowie die etwa zwischen diesen Staaten abgeschlossenen Handels- und Zollverträge. Auf die letzteren werden wir am Schlusse dieses Paragraphen zurückkommen. Sofern sich aber, wie dies regelmäßig der Fall ist, die Zoll-, Steuer- und Polizeibehörden zunächst an die Eisenbahn als Inhaber des von diesen Vorschriften betroffenen Gutes halten, kommt weiter zur Erwägung, ob und inwieweit die Eisenbahn ihrerseits vom Absender bezw. vom Empfänger des Guts verlangen kann, daß er sie zur Erfüllung dieser Formalitäten in Stand setze und für die Folgen der Unterlassung dieser Pflicht sowie auch für die Kosten schadlos halte.

Diese Fragen hat das Uebereinkommen — Art. 10 — auf Grund eingehender Konferenz-Berathungen[2]) im Wesentlichen anschließend an die schon bisher im internationalen Eisenbahnverkehr bestehenden Vorschriften entschieden, welche, der Natur der Verhältnisse entsprungen, auch in den Rechten der Vertragsstaaten ihren in den Grundzügen übereinstimmenden, wenn auch im Einzelnen vielfach verschiedenen Ausdruck gefunden haben.[3])

---

[1]) Soweit diese Bestimmungen die Beförderung eines Gegenstandes untersagen, ist dadurch der internationale Transport, sofern er das dieselben unterworfene Gebiet berührt, ausgeschlossen: s. oben, §§ 17, 18 u. 20 zu Art. 2. Im Falle des Art. 10 handelt es sich dagegen um Zulassung der betr. Gegenstände, unter der Bedingung, daß die für die einzelnen Gebiete bestehenden Vorschriften erfüllt werden.

[2]) Prot. der I. Konf. S. XII, LIII u. 12/13, 66 zu Art. 6.
„ „ II. „ S. 20/21, 89, 90 zu Art. 10.
„ „ III. „ S. 34 zu Art. 10.

[3]) Vergleiche:
Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 303.
Oesterreichisches Handelsgesetzbuch Art. 393.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 396.

Im Allgemeinen ist davon ausgegangen, daß die Eisenbahn, soweit ihr nach den Landesgesetzen die Erfüllung derartiger Vorschriften obliegt, dabei in Vertretung und im Interesse des Absenders oder des Empfängers handelt.

Was nun zunächst

1. Die Verpflichtung zur Beigabe von Begleitpapieren behufs Erfüllung der erwähnten Vorschriften betrifft, so bestimmt das Uebereinkommen in Art. 10, Abs. 1 und 2:

„Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizei-Vorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen."

„Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob."[4])

Im Einzelnen ist hierzu zu bemerken:

a. Die Beigabe der erwähnten Begleitpapiere liegt dem Absender ob, welcher dieselben auch im Frachtbriefe zu verzeichnen hat

---

Deutsches, österreichisches und ungarisches Betriebsreglement: bisher § 51, jetzt § 59.
Vereins-Reglement: bisher § 51, jetzt § 48.
Franz. Conditions d'application des tarifs généraux s. bei Sarrut Nr. 318 Ziff. 6 Nr. 363 ff.
Ital. Codice di Commercio (1882) Art. 391.
Belgische Conditions réglementaires von 1881 Art. 78.
" " " " 1891 Art. 10.
Niederländisches Betriebsreglement § 50.
Russisches Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885 Art. 66.
Schweiz. Transportgesetz Art. 13.
Schweiz. Transportreglement § 95,

namentlich aber die Bestimmungen der zahlreichen internationalen Tarife, z. B. bei Lanckman, les tarifs internationaux Nr. 150 ff. Diese Tarife haben sich nunmehr, soweit es sich um den Verkehr unter Konventions-Bahnen handelt, nach den Vorschriften des Uebereinkommens zu richten (Art. 4), wie dies auch bei deren Neuausgaben, soviel bekannt, geschehen ist. Vergl. u. A. § 10 der reglementarischen Bestimmungen zu den vom 1. Januar 1893 an gültigen Tarifen für den deutsch-italienischen Güterverkehr und für den deutsch-französischen Verband.

[4]) Der Wortlaut dieser Bestimmungen schließt sich ziemlich genau an die-

(Art. 6, h). Wer den betreffenden Staatsbehörden (Zoll, Steuer und Polizei) gegenüber für die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Urkunden einzustehen hat, wird durch die Gesetze der einzelnen Länder geregelt, durch welche sich der Transport bewegt. Nach diesen Bestimmungen ist es regelmäßig die Eisenbahn, an welche die genannten Behörden sich halten.[5])

b. Die Eisenbahn kann daher leicht in den Fall kommen, in Folge der Mangelhaftigkeit oder Unrichtigkeit jener Papiere Kosten aufwenden, Strafen[6]) oder höhere als die sonst vorgeschriebenen Taxen bezahlen, die Beförderung des Guts verzögern zu müssen und dergl. Für alle derartigen Folgen haftet der Absender. Er muß die betreffenden Auslagen der Bahn vergüten und hat seinerseits keine Schadensersatzansprüche.

Eine Ausnahme macht — allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend — der Fall einer Handlung oder Unterlassung der *Eisenbahn* oder ihrer Bediensteten (vergl. Art. 29), wodurch der betreffende Nachtheil *verschuldet* worden ist.[7]) Ein derartiges, den Absender von der Ersatzpflicht befreiendes Verschulden der Eisenbahn würde namentlich in der Verschleuderung, in der verspäteten Vorlage oder in der wahrheitswidrigen Abänderung der vom Absender ordnungsmäßig beigegebenen Begleitpapiere, wodurch Strafen, Mehrkosten und dergl. erwachsen, zu erblicken sein. Ebenso in anderweiter Unterlassung der Wahrnehmung der Rechte des Absenders oder des Empfängers der Zoll- zc. Verwaltung gegenüber, sofern eine derartige Vertretung — s. auch unten, Nr. 2 und 3 — der Eisenbahn obliegt oder in einer Verletzung der Zollplomben seitens der Eisenbahn.

---

jenige des deutschen Handelsgesetzbuchs Art. 393 an. Aehnliche Vorschriften finden sich auch in den übrigen Einzelgesetzgebungen. Vergl. die vorige Anmerkung.

[5]) Vergl. namentlich:

Deutsches Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869, insbes. §§ 13, 22, 23, 26, 59—73, 134 ff.

Französ. Gesetz vom 22. August 1791, insbes. Art. 29.

„ „ „ 21. Juni 1873, insbes. Art. 13.

Belgisches Gesetz vom 6. April 1843, insbes. Art. 19.

Siehe auch **Lanckman**, les tarifs internationaux No. 151 und **Picard**, traité des chemins de fer IV. P. 872 ff., wo eine Reihe weiterer französischer Zollgesetze angeführt sind.

[6]) Vergl. das deutsche Vereinszollgesetz § 134 ff., für die französische Gesetzgebung und Judikatur: **Picard**, traité des chemins de fer IV. P. 875 sq.

[7]) Der gleiche Vorbehalt findet sich im Art. 393 des D. Handelsgesetzbuchs.

Die Beantwortung der Frage, wie es bei konkurrirendem Verschulden zu halten sei, wird wesentlich von der Art und dem Grade des Verschuldens gegenüber demjenigen des Absenders und überhaupt von den Umständen des Falles abhängen. In Anwendung der Grundsätze des gemeinen Rechts wird ohne Zweifel derjenige Theil zu haften haben, welchem das schwerere Verschulden oder gar eine arglistige Handlungsweise zur Last fällt. Im Allgemeinen würde es an sich und ohne hinzutretende besondere Momente noch nicht als ein vertretbares Verschulden der Eisenbahn aufzufassen sein, wenn sie lediglich unterlassen hat, die mangelhaften Angaben des Absenders zu verbessern, selbst wenn ihr der Zollbehörde gegenüber eine derartige Verpflichtung auferlegt sein sollte.

c. Wenn hiernach der Eisenbahn dem Absender gegenüber eine Verpflichtung allerdings nicht obliegt, eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der betreffenden Papiere vorzunehmen, so wird sie dies doch sicher in ihrem eigenen Interesse thun, soweit sie hierzu im Stande ist. Denn jede Kollision mit den betreffenden Behörden zieht eine für die Eisenbahn unter allen Umständen unerwünschte Störung des Transports nach sich, und außerdem wird es oft zweifelhaft sein, ob die Ersatzansprüche der Eisenbahn gegen den Absender durchführbar sind. Dieses naheliegende eigene Interesse der Eisenbahn bietet dem Publikum einen genügenden Schutz und eine hinlängliche Gewähr, daß sie die Interessen des Absenders, soviel an ihr liegt, wahren werde.

d. In ähnlicher Weise ist diese Frage auch in den meisten Einzelgesetzgebungen geregelt. Es schien nicht billig, in dieser Hinsicht weiter zu gehen und der Eisenbahn Verpflichtungen aufzulegen, welche zunächst diejenigen des Absenders sind, und welche sie zu erfüllen oft kaum im Stande sein würde.[8])

Was sodann

2. die Wahrnehmung der betreffenden Vorschriften während

---

[8]) So die Denkschrift der deutschen Kommissare zu Art. 6 bei den Prot. der I. Konf. S. LIII. Der Vorschlag des schweizerischen Entwurfs Art. 6 Abs. 2 (vergl. das schweiz. Transportgesetz Art. 13 und das schweiz. Transportreglement Art. 95), wonach die Bahnen die von der Zollverwaltung geforderten Papiere in ihren Tarifen aufzuführen und zur Kenntniß des Publikums zu bringen haben, wurde fast einstimmig abgelehnt: Prot. der I. Konf. S. 13 Nr. 1 zu Art. 6 (jetzt 10).

des Transportes anbelangt, so bestimmt das Uebereinkommen im Art. 10, Abs. 3 und 4, weiter:

„Die Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Commissionärs."

„Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen."

Hierzu ist nachstehendes erläuternd zu bemerken:

a. Die Zoll- ꝛc. Behandlung des Gutes ist, so lange dieses sich unterwegs befindet, d. h. von der Versandtstation abgegangen und noch nicht auf der Empfangsstation angekommen ist, ausschließlich Sache der Eisenbahn. Sie hat nicht nur die Verpflichtung, sondern auch die ausschließliche Befugniß, dieses Geschäft für den Absender vorzunehmen. Der Absender hat nicht das Recht, diesen in seinem Namen durch das Gesetz (Uebereinkommen) der Eisenbahn ertheilten Auftrag zurückzuziehen, und ebensowenig, demselben durch eigenes Eintreten oder durch den einem Dritten ertheilten Auftrag zu ersetzen.

Die Eisenbahn handelt somit bei der von ihr unterwegs vorzunehmenden Zollbehandlung kraft eigener Befugniß, aber nicht in eigenem Namen, sondern in dem durch das Uebereinkommen fingirten und eine Abänderung nicht zulassenden Auftrage des Absenders. Ihre Verpflichtungen sind in dieser Hinsicht diejenigen des Kommissionärs — gleichviel ob sie die Zollbehandlung durch ihre eigenen Bediensteten (Zoll-Agenturen) oder durch besonders dazu im einzelnen Fall bestellte Kommissionäre vornehmen läßt. Die Eisenbahn kann also nicht, wie dies nach dem bisherigen deutschen ꝛc. Reglement § 51 der Fall war,[9]) das ganze Geschäft in dem Sinne einem Dritten

---

[9]) Auf dem gleichen Standpunkte befand sich auch noch der Entwurf der

überlassen, daß sie nur für gehörige Sorgfalt in der Wahl des Kommissionärs einzustehen hätte. Sie bestellt vielmehr den Kommissionär unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit[10]) und haftet für ihn wie für ihre eigenen Bediensteten, aber selbstverständlich nicht als Frachtführer, sondern als Kommissionär.

Welches sind nun die Verpflichtungen des Kommissionärs? Diese Frage wird, den herrschenden Grundsätzen des internationalen Privatrechts zufolge,[11]) nach den Gesetzen des Ortes zu beurtheilen sein, wo der Kommissionär bestellt ist, oder — was in diesem Fall auf das Gleiche herauskommt — wo die Verzollung vorgenommen wird. Thatsächlich herrschen in dieser Hinsicht überall die gleichen Rechtsanschauungen. Hiernach gehen die Verpflichtungen des Kommissionärs im Allgemeinen dahin, den Auftrag des Kommittenten instruktionsmäßig auszuführen,[11a]) dessen Vortheil möglichst zu wahren und in Zweifelsfällen weitere Instruktion einzuholen, auch von der Ausführung sofortige Anzeige zu machen. Letzteres wird im vorliegenden Falle, den Umständen entsprechend, durch einen Vermerk auf dem Frachtbriefe und die Uebergabe der Zollquittungen an den Empfänger ersetzt werden. Im Allgemeinen hat der Kommissionär die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns oder — was auf das Gleiche hinausläuft — eines guten Familienvaters anzuwenden.[12])

Selbstverständlich hat die Eisenbahn in dieser Hinsicht nicht nur die Verpflichtungen, sondern auch die Rechte eines Kommissionärs. Sie kann namentlich ihre Baarauslagen an Zollgeldern, Strafen 2c., soweit sie nicht durch ihr eigenes Verschulden verursacht sind — s. oben 1[b] — ersetzt verlangen, auch die übliche oder bedungene Ver-

---

I. Konferenz (Prot. S. 12/13). Er ist aber von der II. Konferenz verlassen worden, s. Anm. 18.

[10]) Prot. der III. Konferenz S. 34.

[11]) Vergl. v. Bar II. S. 7 ff., Asser-Cohn S. 41.

[11a]) Die Eisenbahn hat insbesondere womöglich die vom Absender vorgeschriebene Art der Abfertigung zu berücksichtigen. Ist dies im gegebenen Falle nicht zulässig, so hat sie diejenige Abfertigung zu veranlassen, welche sie für das Interesse des Absenders, der hiervon zu benachrichtigen ist, am vortheilhaftesten erachtet. So auch das neue Vereinsreglement Zusatz 2 zu § 48 und die deutsche Verkehrsordnung sowie das österreichische und ungarische Betriebsreglement § 59 Abs. 4, — ferner die Zusatzbestimmungen verschiedener internationaler Tarife, z. B. des deutsch-französischen und des deutsch-italienischen von 1893 zu § 10.

[12]) Vergl. deutsches Handelsgesetzbuch Art. 360 ff. Code de commerce Art. 91 ff. Code civil Art. 1984 ff. Codice di commercio Art. 349 ff.

gütung ihre Mühewaltung fordern. In letzterer Hinsicht kommen die in den internationalen Tarifen für die Erfüllung der Zollförmlichkeiten regelmäßig vorgesehenen Taxen zur Anwendung.[13])

b. Indem aber das Uebereinkommen die Zoll- 2c. Behandlung des Gutes unterwegs der Eisenbahn als einzig zulässiger Vertreterin des Absenders überträgt, verfolgt es damit vorzugsweise den Zweck, das Gut im Besitze des Frachtführers zu belassen und jeder direkten Einwirkung des Absenders auf dessen Substanz und Verpackung zu entziehen. Dies wurde für nothwendig erachtet, um der Eisenbahn auch während der Zollbehandlung die volle Haftbarkeit für das Gut gemäß Art. 30 auferlegen zu können.[14]) Im Uebrigen soll es dem Absender[15]) unverwehrt bleiben, sein Interesse bei der von der Eisenbahn vorzunehmenden Zollbehandlung,[16]) sofern er dies für angezeigt erachtet, auch noch selbst oder durch einen zu diesem Zweck im Frachtbriefe[17]) bezeichneten Bevollmächtigten zu wahren, ins-

[13]) Vergl. Sarrut, législation etc. No. 363. Neues Vereins-Reglement § 48 Zusatz 1. Ebenso in den Zusatzbestimmungen zu den vom 1. Januar 1893 ab geltenden reglementarischen Bestimmungen der Tarife des deutsch-italienischen und des deutsch-französischen Verbandes.

[14]) Ursprünglich hatte man daran gedacht, die Haftpflicht der Eisenbahn während der Zollbehandlung ruhen zu lassen. Prot. der I. Konferenz zu Art. 6 S. 12 (insbes. Villa). Dieser Gedanke erwies sich indeß als unausführbar, wenn man nicht die durch den direkten Frachtbrief (Art. 1) geschaffene Einheitlichkeit des Transports durchbrechen wollte. Es blieb deshalb, um gegen die Eisenbahn nicht unbillig zu sein, nur der Ausweg übrig, jede Einwirkung des Absenders auf das Gut während der Zollbehandlung auszuschließen. Prot. der II. Konferenz S. 20, 89. Näheres hierüber s. unten, Anm. 18.

[15]) Unter dem „Verfügungsberechtigten" kann im Art. 10 Abs. 4 nur der Absender verstanden sein. Der Empfänger ist als solcher, so lange das Gut sich unterwegs befindet, überhaupt nicht verfügungsberechtigt: Art. 15 Abs. 4, Art. 16. Uebrigens wird der Absender zur Ausübung dieses Rechts der im Art. 15 Abs. 2 vorgesehenen Vorzeigung des Duplikat-Frachtbriefes nach den Intentionen des Uebereinkommens nicht bedürfen, sofern er sich überhaupt nur zu legitimiren vermag, da ein Widerstreit mit dem durch jene Bestimmung zu schützenden eventuellen Rechte des Empfängers in diesem Falle nicht zu besorgen ist.

[16]) Dies gilt, obschon Art. 10 Abs. 4 nur die Zollbehandlung erwähnt, in gleicher Weise von der steueramtlichen und von der polizeilichen Behandlung. Es liegt kein Grund zur Annahme vor, daß das Uebereinkommen in dieser Hinsicht einen Unterschied machen wollte.

[17]) Zu derartigen Erklärungen ist die 7. Längsspalte des Formulars bestimmt.

besondere durch etwa erforderliche Aufklärungen auf die von ihm für richtig gehaltene Zoll-Tarifirung des Gutes hinzuwirken oder sonstige ihm sachdienlich scheinende Bemerkungen beizufügen. Nicht minder würde es nach den Intentionen des Uebereinkommens dem Absender oder seinem im Frachtbriefe benannten Bevollmächtigten auf Wunsch gestattet werden müssen, die Zollgelder zu bezahlen oder sonstwie die Rechte des Absenders bei der Verzollung wahrzunehmen, sofern damit nur keine Befassung mit dem Gute selbst, wie solche bei der Zollbehandlung selbst unvermeidlich erscheint, verbunden ist.[18])

[18]) Nach dem Entwurfe der I. Konferenz — Prot. S. 12/13 zu Art. 6, jetzt 10 — war die Frage der Zollbehandlung unterwegs, in engem Anschluß an die Bestimmungen im § 51 Abs. 2 a. E. des deutschen, österreichischen, ungarischen und Vereins-Reglements, in einer von der gegenwärtigen Fassung des Uebereinkommens sehr verschiedenen Weise geordnet. Der Art. 10 Abs. 3 jenes Entwurfs besagte: „Für die Besorgung der zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung der Güter kann im Frachtbriefe seitens des Absenders eine Mittelsperson bezeichnet werden. Ist dies nicht geschehen, oder ist die Eisenbahn ausdrücklich um die Vermittlung ersucht, so steht ihr frei, solche einem Spediteur zu übertragen oder selbst zu übernehmen. Im letzteren Falle hat dieselbe die Verpflichtung eines Spediteurs." Auch die französische Delegation hatte sich auf der I. Konferenz, im Anschluß an das zur Zeit in Frankreich geltende Recht — s. Sarrut Nr. 364, Picard IV. S. 875, woselbst indeß auf Grund von Entscheidungen des Kassationshofes der Eisenbahn das Recht zuerkannt wird, durch Spezialtarife jede Mittelsperson für die Zollbehandlung auszuschließen — in gleichem Sinne ausgesprochen. Prot. S. 12.

In der II. Konferenz — Prot. S. 20/21, 89/90 — wurde dieses System verlassen, obschon die Beibehaltung der Befugniß des Absenders, eine Mittelsperson für die Zollbehandlung zu bezeichnen, seitens Deutschlands — nicht, wie auf S. 90 der Protokolle irrig vermerkt ist, Frankreichs — und der Schweiz, als im Interesse des Handelsstandes liegend, dringend befürwortet worden war. Die nunmehrige Majorität war der Ansicht, daß die Aufstellung einer Mittelsperson zur Vornahme der Zollbehandlung, indem sie die Verantwortlichkeit der Eisenbahn unterbreche, schwere Nachtheile, namentlich die Nothwendigkeit der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes, welche mit dem Zwecke des Uebereinkommens im Widerspruch stehen würde (vergl. Anm. 14), zur Folge haben müßte und zudem größere Kosten verursache, während die Eisenbahn fast überall auf den Grenzstationen für Zollbehandlung eingerichtete Bureaux besitze, deren Angestellte zur Vertretung der Interessen der Absender vollkommen geeignet seien. Kommissionsbericht in den Prot. der II. Konf. S. 89. Vergl. auch den Kommissionsbericht des französischen Senats (Beilage zum Sitzungsprotokoll vom 10. Dezember 1891). Um aber den Anschauungen der Minorität, welche bei der I. Konferenz obgesiegt hatte, einigermaßen Rechnung zu tragen, wurde der jetzige Abs. 4 des Art. 10 beigefügt. Prot. der II. Konf. S. 90.

Ob die neue Einrichtung sich bewähren wird, oder ob die gegen die

Alles dies gilt, wie erwähnt, nur für das unterwegs befindliche Gut. Anders verhält es sich

3. bezüglich der Behandlung des Gutes am Bestimmungsort. In dieser Hinsicht ist durch Art. 10 Abs. 5 des Uebereinkommens angeordnet:

„Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche[19]) Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist."

Der Eingang dieser Bestimmung, welche den Verhandlungen der ersten Konferenz entstammt,[20]) setzt offenbar voraus, daß der Empfänger den Frachtbrief bereits angenommen hat, denn vor diesem Zeitpunkte hat er mit dem Frachtvertrag und auf Grund dieses Vertrages mit dem Gut überhaupt nichts zu schaffen. Auch unter dieser Voraussetzung hat aber der Empfänger — obiger Bestimmung zufolge — das Recht der Zoll- rc. Behandlung nur mangels einer anderweiten Bestimmung im Frachtbriefe. Sofern also der Absender auf diesem Wege einen besonderen Bevollmächtigten für die Zollbehandlung am Bestimmungsort aufgestellt oder diese ausdrücklich der Eisenbahn übertragen haben sollte, so ist eine derartige Anweisung in erster Reihe maßgebend. Da indeß dem Empfänger, sobald er nach Ankunft des Gutes den Frachtbrief angenommen oder auf Uebergabe des Frachtbriefs und des Guts geklagt hat, das alleinige Verfügungsrecht zusteht, ist er von diesem Zeitpunkt an in der Lage, auch einer entgegenstehenden Vorschrift des Frachtbriefes zuwider Verfügung bezüglich der Zollbehandlung zu treffen, sofern dies rechtzeitig geschieht und die Zollbehörde sich darauf einläßt. Andererseits ist der Eisen-

---

Monopolisirung der Zollbehandlung des rollenden Gutes zu Gunsten der Eisenbahn, namentlich seitens der deutschen und österreichischen Spediteure an der russischen Grenze, geltend gemachten Bedenken Beachtung verdienen, wird erst die Erfahrung lehren müssen. Vergl. den Aufsatz „Zoll-, Steuer- und Polizei-Sachen" in Nr. 26 der Zeitung des Vereins D. Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1892.

[19]) sowie — was im Sinne dieser Bestimmung wohl beizufügen ist — die polizeiliche. Vergl. Anm. 10.

[20]) Prot. der I. Konferenz S. 13 und 66 zu Art. 6. Sie wurde damals gegen die Stimmen von Deutschland und Oesterreich-Ungarn angenommen und in den späteren Berathungen ohne weitere Debatte beibehalten. Die dieser Bestimmung entgegenstehenden Bedenken dürften durch die oben ausgeführten Erwägungen und Vorbehalte beseitigt sein.

bahn durch das Uebereinkommen nur die Verpflichtung zur Zollbehandlung unterwegs, nicht auch am Bestimmungsorte auferlegt. Ob und unter welchen Bedingungen sie einem auf letztere gerichteten Antrage des Absenders nachzukommen hat, wird, da es sich hierbei um das bezüglich der Ablieferung der Güter zu beobachtende Verfahren handelt, gemäß Art. 19 des Uebereinkommens, nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu beurtheilen sein.[21])

Weiter ist zu beachten, daß durch die Vorschrift des Art. 10 Abs. 5 dem Empfänger nur das Recht, nicht auch die Verpflichtung zuerkannt ist, unter den erwähnten Voraussetzungen die Zoll- rc. Behandlung vorzunehmen. Wem eventuell diese Verpflichtung obliegt, wird gleichfalls nach den am Empfangsorte geltenden Bestimmungen zu entscheiden sein.

B. Auf der zweiten Konferenz (Prot. S. 21) war von der deutschen Abordnung vorgeschlagen worden, in Abs. 1 und 3 des Art. 10 neben den Polizeivorschriften auch die im Interesse der Statistik erlassenen Vorschriften aufzunehmen. Dieser Antrag wurde indeß abgelehnt. Die Einen meinten, man könne den Absendern nicht zumuthen, die in den verschiedenen Ländern in dieser Hinsicht bestehenden Vorschriften zu kennen; auch seien für deren Erfüllung nicht die Absender, sondern die Eisenbahnen verantwortlich. Von anderer Seite wurde geltend gemacht: die Waarenverkehrsstatistik berühre nur den Transport und den Export jedes Landes, für welche die Bestimmungs- und die Aufgabe-Station genügend vorsorgen können (?), nicht aber den Transit (?); zudem sei der Transportweg laut Art. 6 lit. l. häufig nicht bekannt.

Wieweit diese Aeußerungen, welche untereinander keineswegs im Einklange stehen und auch sonst verschiedenen Bedenken unterliegen möchten, für die getroffene Entscheidung maßgebend waren, steht dahin. Nur soviel ist sicher, daß über das Verhältniß zwischen der Eisenbahn und dem Publikum bezüglich der statistischen Vorschriften durch das Uebereinkommen Bestimmungen nicht getroffen sind und nicht getroffen werden sollten, und daß man in dieser Hinsicht nicht ohne Weiteres die gleichen Grundsätze angewendet wissen wollte, wie die für Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften vereinbarten.

Was ist nun aber in dieser Hinsicht Rechtens?

---

[21]) Siehe unten § 40 Anm. 5 und 6.

Vor Allem wird anzuerkennen sein, daß auch bezüglich der Statistik die von jedem durch das Gut zu berührenden Staate gegebenen Vorschriften unbedingt erfüllt werden müssen. Die Frage, wer sie den betreffenden Behörden gegenüber zu erfüllen hat, wird aber zweifellos lediglich nach den Bestimmungen des in Frage kommenden Staates zu beantworten sein. Ist dies der Absender, so wird die Annahme derartiger Sendungen zum Transport nicht erfolgen können, bevor jener seinen Verpflichtungen nachgekommen ist. Ist aber die Eisenbahn die den Staatsbehörden gegenüber Verpflichtete, so fragt es sich, ob sie dem Absender bezw. dem Empfänger gegenüber Schadloshaltung verlangen kann. In dieser Hinsicht werden zunächst wieder die Vorschriften der betr. Gesetze und Verordnungen, eventuell aber die Tarife der Eisenbahn-Verwaltungen maßgebend sein. Sofern sich weder aus jenen, noch aus diesen ein Vergütungsanspruch herleiten läßt, wird die Eisenbahn die betr. Kosten und Gebühren auf sich zu behalten haben.

Es wird gemäß Art. 57 Ziff. 1 und 2 des Uebereinkommens eine der Aufgaben des Centralamtes sein, die in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden bezüglichen Vorschriften zu sammeln und zu veröffentlichen.

Für Deutschland sind die Bestimmungen des Reichs-Gesetzes vom 20. Juli 1879 (R.Ges.Bl. S. 261), betr. die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande, und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen und Dienstvorschriften maßgebend.[22]) Hiernach liegt die Anmeldepflicht bei Ein-, Aus- und Durchfuhr über die Grenzen des deutschen Zollgebietes dem Waarenführer, also der Eisenbahn (§§ 1—3 des cit. Gesetzes), die Ausstellung des Anmeldescheines aber dem Absender ob. Dem Waarenführer ist die Vertretung gestattet, öffentlichen Transportanstalten jedoch nur dann, wenn der Absender weder im deutschen Zollgebiet, noch in den Zollausschlüssen wohnt (§ 5). Die Beförderung bezw. Weiterbeförderung des Gutes nach dem Ausland darf nur erfolgen, nachdem der Transportanstalt die vorgeschriebenen Anmeldescheine überwiesen sind (§ 6). Von den anzumeldenden Waaren ist eine „statistische Gebühr" zu entrichten (§ 11), für welche dem Reiche gegenüber derjenige haftet, welcher zur Zeit, wo die Anmeldung statt-

[22]) Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 9. Dezember 1888 (Central-Blatt S. 967) und vom 6. März 1892 (Centralblatt S. 139).

Runderlaß des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 18. März 1892 Nr. 2553.

zufinden hat, Inhaber (natürlicher Besitzer) der Waare ist (§ 13 Abs. 2). Auf die Zuwiderhandlung sind Strafen gesetzt (§ 17). Das dem Waarenführer an dem Frachtgute zustehende Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Ansprüche, welche dem Waarenführer aus der Erfüllung der ihm nach diesem Gesetze obliegenden Verpflichtungen oder aus der Vertretung des Absenders (§ 5) erwachsen.

C. Schließlich sei noch der Erleichterungen der Zollbehandlung der Güter auf den Eisenbahnen gedacht, die im Einvernehmen einer Anzahl von Regierungen, unter welchen sich auch am internationalen Uebereinkommen betheiligte befinden, unabhängig von den Bestimmungen des letzteren gewährt worden sind.

Solche Verabredungen enthält insbesondere der zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn unterm 6. Dezember 1891 abgeschlossene Handels- und Zollvertrag (namentlich in den Artt. 7, 8, 17, 18 und im Schlußprotokoll zu Art. 16 und 18 unter Ziff. 4); ferner der Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und Belgien vom gleichen Datum (namentlich Art. 11 und Anl. D) und zwischen Deutschland und der Schweiz vom 10. Dezember 1891[23]). In dem letzterwähnten Vertrag ist der allgemeine Grundsatz, welcher alle diese Abmachungen beherrscht, besonders deutlich zum Ausdrucke gelangt, indem Art. 7 bestimmt: „Zur Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen werden die vertragschließenden Theile die Zollabfertigung im wechselseitigen Verkehr soweit erleichtern, als sich dies mit der Zollsicherheit verträgt." Das den Zoll betreffende Verhältniß zwischen Deutschland und Frankreich ist durch Art. 11 des Frankfurter Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 geregelt.[24]) Der daselbst ausgesprochene Grundsatz der gegenseitigen Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation[25]) umfaßt ausdrücklich auch die Zollförmlichkeiten, bezüglich welcher übrigens die früher bestandene Uebereinkunft betr. die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen wieder in Kraft gesetzt ist.[26])

---

[23]) Reichs-Gesetz-Blatt 1892 S. 3 ff.

Vergl. auch die Aufsätze über die mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge in Nr. 2, 11 und 16 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang 1892.

[24]) Reichs-Gesetz-Blatt 1871 S. 230/31.

[25]) Dabei sollen indeß nur England, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Oesterreich und Rußland in Betracht kommen.

[26]) Ueber die Bestimmungen dieser Uebereinkunft, deren Grundsätze auch für

Dem gleichen Zwecke möglichster Milderung der dem internationalen Verkehr aus den Zollschranken erwachsenden Unzuträglichkeiten dienen auch die auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 im Anschluß an die Abmachungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen zwischen Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vereinbarten „Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr", welcher Uebereinkunft inzwischen auch die Niederlande, Rumänien, Belgien, Serbien, Griechenland und Bulgarien beigetreten sind.[27])

V. Die Fracht.

1. Berechnung der Fracht nach Maßgabe der Tarife.

§ 27.

a. Einleitung. Die obersten Tarifgrundsätze in den einzelnen Staaten.

Die Fracht[1]) oder der Transportpreis ist die Gegenleistung, welche die Eisenbahn für die Beförderung des Gutes zu beanspruchen hat. Die Höhe dieser Vergütung, die Bestimmung des Transportpreises, ist beim gewöhnlichen Frachtgeschäft der freien Willenseinigung zwischen dem Transportgeber und dem Transportnehmer überlassen. Diese Willkür der Parteien ist beim Frachtgeschäft der Eisenbahn als einer öffentlichen Transportanstalt ausgeschlossen. Der Staat, welcher — in Ausübung seiner Hoheitsrechte — den Bau und den Betrieb der Eisenbahn entweder selbst übernimmt oder durch eine Konzession an Private überträgt, hat Vorsorge getroffen, daß die Transportpreise durch die Tarife[2]) nach bestimmten Grundsätzen festgestellt und veröffentlicht werden. Hierbei hat sich der

---

den Verkehr Frankreichs mit andern Nachbarländern angenommen sind, vergl. Lamé Fleury P. 635 sq.

[27]) Vergl. oben, § 13 Anm. 1.

[1]) In einem engeren Sinne wird unter „Fracht" im Gegensatz zu „Franko" der noch nicht bezahlte Transportpreis verstanden. In einer davon ganz verschiedenen Bedeutung aber bezeichnet der Ausdruck „Fracht" das zu befördernde Gut oder auch die Güterbeförderung selbst. So namentlich in einer Reihe zusammengesetzter Worte, wie Frachtverkehr, Frachtgeschäft, Frachtvertrag, Frachtführer, Frachtgut, Frachtbrief, Frachtgelder. Die letzterwähnte Bezeichnung des Transportpreises findet sich namentlich im Art. 12.

[2]) Die Eisenbahn-Tarife sind hiernach die bestimmungsmäßig festgesetzten und veröffentlichten, für Jedermann gleichmäßig anzuwendenden und der Abänderung durch die Parteien entzogenen Verzeichnisse der Transportpreise. Den Tarifen sind regelmäßig auch die sonstigen Beförderungsbedingungen beigefügt,

Staat, soweit Privatbetrieb in Frage kommt, eine Mitwirkung, zum mindesten eine Kontrole vorbehalten.

Diese Anschauungsweise ist der Hauptsache nach den Rechten sämmtlicher Vertragsstaaten gemeinsam,[3]) wenn sie auch in jedem derselben im Einzelnen einen mehr oder weniger verschiedenen Ausdruck gefunden hat.

Nachstehend folgt eine gedrängte Uebersicht der obersten Grundsätze, welche in den einzelnen Staaten das Tarifwesen beherrschen.

I. Deutschland.

Die Regelung des Tarifwesens ist, als Ausfluß der Eisenbahn-Hoheit, zunächst Sache der einzelnen verbündeten Staaten. Schon im Jahre 1838 sind durch das preußische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen allgemeine Grundsätze für das Tarifwesen aufgestellt und ist insbesondere ausgesprochen worden, daß für die Erhebung der Fracht lediglich die veröffentlichten Tarife maßgebend sind und daß die Beförderung zu den tarifmäßigen Sätzen ohne Unterschied der Interessenten stattzufinden hat (§§ 26, 32). In den übrigen deutschen Staaten sind derartige gesetzliche Vorschriften nicht erlassen. Doch ist man, namentlich bei den Konzessionen für Privatbahnen, überall im Wesentlichen von den gleichen Grundsätzen ausgegangen. Diese Konzessionen enthalten meistens Maximaltarife sowie den Vorbehalt, daß Tariferhöhungen nur mit staatlicher Genehmigung zulässig sind.

---

die sog. „Tarifbedingungen" oder „Tarifbestimmungen" im weiteren Sinne. Sofern diese allgemeiner Natur sind, werden sie gewöhnlich als „reglementarische Bestimmungen" oder „Reglements" bezeichnet, während man unter „Tarifbedingungen" oder „Tarifbestimmungen" im engeren Sinne solche Festsetzungen der Tarife begreift, welche sich speziell auf die Transportpreise beziehen.

[3]) Im Schlußprotokoll ist unter Nr. II Satz 2 von jedem der Bevollmächtigten der Vertragschließenden für seinen Staat ausdrücklich konstatirt worden, daß die Regelung des internen Eisenbahnverkehrs sich mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten (Tarif-)Grundsätzen im Einklange befinde. Der Nachweis, inwiefern dies in den einzelnen Vertragsstaaten zutrifft, insbesondere also, inwiefern der Grundsatz der Publizität der Tarife in den Einzelrechten durchgeführt ist, bildet den Gegenstand der nachfolgenden Darstellung I—IX). Für Deutschland erschien es des besseren Verständnisses wegen erforderlich, das Verhältniß des Reichs zu den Einzelstaaten bezüglich des Eisenbahnwesens, soweit die Tarife in Frage kommen, überhaupt kurz zu skizziren.

Durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes und demnächst durch die Verfassung des Deutschen Reiches ist indeß der Centralgewalt eine nicht unerhebliche Einwirkung auf das Tarifwesen eingeräumt.

Nach der Reichsverfassung unterliegt das Eisenbahnwesen überhaupt im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben (Art. 4 Eing. und Ziff. 8). Nähere Bestimmungen sind in dem das Eisenbahnwesen behandelnden Abschn. VII der Reichsverfassung gegeben. Von unverkennbarem, wenn auch nur indirektem Einfluß auf das Tarifwesen sind zunächst die Artt. 42—44. Nach Art. 42 verpflichten sich die Bundesregierungen, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen. Im Art. 43 sind einheitliche Betriebs-Einrichtungen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements vorgesehen; auch ist dem Reich die Sorge dafür übertragen, daß die Verwaltungen ihre Bahnen in gutem baulichen Zustand erhalten und mit dem nach dem Verkehrsinteresse erforderlichen Betriebsmaterial ausstatten. Nach Art. 44 sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr nöthigen Personen- und Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel, gegen die übliche Vergütung einzurichten.[4])

Die folgenden Artikel betreffen das Tarifwesen selbst. Nach Art. 45 steht dem Reiche die Kontrole über das Tarifwesen zu.[5]) Dasselbe wird namentlich dahin wirken, daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden, ferner daß möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde, letzteres namentlich für gewisse Massen-Transporte auf größere Entfernungen (zunächst durch thun-

[4]) Nach einem zur Ausführung dieser Bestimmung ergangenen Beschluß des Bundesraths vom 6. April 1879 soll davon ausgegangen werden, daß, soweit nicht besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, auf derselben Verkehrsroute nach einer vorliegenden Station an Gesammtfracht nicht mehr erhoben werden darf, als nach einem über dieselbe hinaus liegenden Bestimmungsorte.

[5]) Sie wird in eingehender Weise ausgeübt durch das Reichs-Eisenbahn-Amt, welchem über alle an den Tarifen vorgenommenen Aenderungen periodische Vorlagen gemacht werden.

lichste Einführung des Einpfennig-Tarifes. Endlich ist durch Art. 46 die Anordnung von Nothstands-Tarifen vorgesehen.

Diese von der Reichsverfassung gegebenen Direktive sind nach verschiedenen Richtungen näher ausgeführt worden.

Zunächst ist durch das Gesetz vom 27. Juni 1873 das Reichs-Eisenbahn-Amt eingesetzt, um als ständige Centralbehörde unter Verantwortlichkeit und nach den Anweisungen des Reichskanzlers 1. das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen vorzunehmen, 2. für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen, 3. auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken. Dieses Central-Organ, welches unter die obersten Reichsbehörden zählt, hat namentlich auch die Beschlüsse des Bundesraths über das Eisenbahnwesen überhaupt und über das Tarifwesen insbesondere vorzubereiten und auszuführen.

Zu jenen Beschlüssen des Bundesraths bezüglich des Tarifwesens gehört vor Allem das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, welches auf Grund des § 45 der Reichsverfassung erlassen und vom Reichskanzler veröffentlicht ist. Schon in den älteren derartigen Reglements, namentlich aber in dem vom 11. Mai 1874 (§ 52 Abs. 1) sind im Anschluß an die Grundsätze des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 — die publizirten Tarife als für die Berechnung der Fracht allein maßgebend erklärt. Damit ist auch jede Begünstigung Einzelner gegenüber diesen Tarifen ausgeschlossen. Die in dem erwähnten Gesetz — §§ 26, 32 — enthaltene Vorschrift, daß Erhöhungen des Frachttarifs mindestens 6 Wochen vor ihrem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen sind, ist auf Anregung des Reichs-Eisenbahn-Amts schon zu Anfang des Jahres 1876 auch auf den übrigen deutschen Eisenbahnen zur Einführung gelangt. Dabei ist davon ausgegangen, daß die Veröffentlichung der Transportpreise spätestens beim Inkrafttreten derselben erfolgen muß. Auch sind die Eisenbahn-Verwaltungen darauf hingewiesen, daß die Tarife und deren Aenderungen zur Zeit der Publikation ihrem vollen Umfange nach feststehen und dem Publikum auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden müssen.

Die Vorschriften der an die Stelle des Betriebs-Reglements getretenen, vom 1. Januar 1893 an gültigen neuen Verkehrs-

ordnung über Transportpreise und Tarife (§ 7) gehen von den gleichen Grundsätzen aus. Nach den Absätzen 1 und 3 des § 7, welche sich den Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens (Art. 11) im Wesentlichen anschließen, erfolgt die Berechnung der Transportpreise nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jede Preisermäßigung und sonstige Begünstigung gegenüber diesen Tarifen ist verboten und nichtig. Im Abs. 2 ist für Tarif-Erhöhungen oder sonstige Erschwerungen eine 6wöchentliche Frist vorgesehen. Nach Abs. 4 sind Begünstigungen für milde und öffentliche Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

In weiterer Ausführung der in den Artt. 42 und 45 der Reichsverfassung gegebenen Direktive hat der Bundesrath durch Beschluß vom 14. Dezember 1876 einem einheitlichen Gütertarif-Schema zugestimmt, welches im Verfolg der Ergebnisse einer im Reichs-Eisenbahn-Amt stattgehabten Tarif-Enquete aus Verhandlungen der Eisenbahn-Verwaltungen hervorgegangen war. Dieses Schema darf nicht ohne Zustimmung des Bundesraths abgeändert werden. Für die verschiedenen Tarifklassen sind, unter Vorbehalt periodischer Revision, für die Staatseisenbahnen Normalsätze, für die Privatbahnen Maximalsätze von den betheiligten Bundesregierungen festgesetzt. Die Einreihung der Frachtgegenstände in die Spezial-Tarife sowie die für einzelne Artikel einzuführenden Ausnahme-Tarife, desgleichen Differential-Tarife, unterliegen der Genehmigung der Bundesregierungen.

Auf Grund des erwähnten Tarif-Schemas ist durch eine am 12./13. Februar 1877 abgehaltene Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen[6]) ein einheitlicher deutscher Gütertarif vereinbart worden, mit allgemeinen Tarifvorschriften und einer Klassifikation der Güter der Spezial-Tarife, wozu später auch noch ein Tarif für Nebengebühren und gemeinsame Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement gekommen sind. Im Einverständniß der Bundesregierungen wurde demnächst eine periodische Wiederholung derartiger Generalkonferenzen festgesetzt und zur Vorbereitung ihrer Verhand-

[6]) Diese Generalkonferenzen in Tarifsachen, an welchen lediglich die deutschen Eisenbahnen theilnehmen, sind nicht zu verwechseln mit den Generalversammlungen des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", zu welchem bekanntlich auch die österreichisch-ungarischen und andere nichtdeutsche Eisenbahnen gehören.

lungen eine ständige Tarifkommission bestellt. Der letzteren ist ein aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie gebildeter Ausschuß der Verkehrs-Interessenten beigegeben.[7])

Zur beiräthlichen Mitwirkung in Eisenbahnfragen, namentlich bei Feststellung und Abänderung der Tarife, sind überdies bei den Staatsbahnen Bezirks- und Landes-Eisenbahnräthe[8]) organisirt, welche aus Vertretern des Handels und der Industrie sowie der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt sind.

Schließlich sei erwähnt, daß die Bestimmungen der Artt. 42—46 Abs. 1 der Reichsverfassung zwar gemäß Art. 46 Abs. 2 grundsätzlich keine Anwendung auf Bayern finden, daß in diesem Bundesstaat indeß im Wege partikularer Anordnung im Wesentlichen dieselben reglementarischen Vorschriften und obersten Tarifgrundsätze wie im übrigen Deutschland zur Geltung gelangt sind.

II. Luxemburg.

Schon im Staatsvertrag zwischen Preußen und Luxemburg vom 16. September 1861 wegen Regelung der auf die Eisenbahn von Saarbrücken nach Luxemburg bezüglichen Verhältnisse — preußisches Gesetzblatt S. 880 — hatte gemäß § 8 Abs. 2 jede der beiden Regierungen für ihr Gebiet die Gewähr dafür übernommen, daß jede Beförderung auf der Saarbrücker Bahn und auf den luxemburgischen Eisenbahnen nur nach den publizirten Tarifen bewirkt werde.

Auf der in Ausführung der Uebereinkunft vom 11. Juli 1872 — R.Ges.Bl. S. 329 ff. — unter der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen stehenden Wilhelm-Luxemburg-Bahn kommt dieser Uebereinkunft zufolge das Betriebs-Reglement für die

---

[7]) Vergl. auch Fleck, das Betriebsreglement S. 194.

[8]) So namentlich in Preußen durch die H.Min.Verordnung vom 27. Juni 1878 und das Gesetz vom 1. Juni 1882, in Bayern durch die landesherrliche Verordnung vom 16. März 1881, in Sachsen vom 9. Juli 1881, in Württemberg vom 20. März 1881, in Baden vom 4. November 1880, in Hessen vom 5. Juli 1881, in Mecklenburg-Schwerin vom 12. Mai 1890, in Oldenburg seit 1877 und in Elsaß-Lothringen schon seit 1874.

Aehnliche Einrichtungen bestehen auch in Oesterreich und Ungarn (Staatseisenbahnrath und Tarifkommission), Italien (Eisenbahn-Tarifrath, ständiger Ausschuß und oberster Eisenbahnrath), Frankreich (Comité consultatif des chemins de fer) und Rußland.

Vergl. v. d. Leyen bei Schmoller Jahrg. 1888 S. 1071 ff., Röll in seiner Encyclopädie Bd. III: „Eisenbahn-Beiräthe".

Eisenbahnen Deutschlands und damit auch die unter I erwähnte Vorschrift dieses Reglements bezw. der an seine Stelle getretenen Verkehrs-Ordnung über die Publicität der Tarife zur Anwendung.

Für die Prinz-Heinrich-Bahn sind im Lastenheft vom 19. März 1869 ähnliche Grundsätze über staatliche Genehmigung, Veröffentlichung und gleichmäßige Anwendung der Tarife, wie in den französischen Lastenheften (s. unten, Nr. IV) vorgesehen.

III. Oesterreich-Ungarn.

Die Vorschrift des bisherigen deutschen Betriebs-Reglements — § 52 Abs. 1 —, welcher zufolge die Fracht nach den veröffentlichten Tarifen berechnet wird, fand sich gleichmäßig auch im bisherigen österreichischen und ungarischen Betriebs-Reglement.[9]). Sie war bereits im § 8e der „Allgemeinen Bestimmungen über das bei den Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem" vom 29. Dezember 1837 und vom 18. Juni 1838 ausgesprochen und ist auch in den §§ 4 und 7 der Eisenbahn-Betriebsordnung nom 16. November 1851 und im § 10e des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes vom 14. September 1854 zum Ausdrucke gelangt.

Nach § 7 der erwähnten Eisenbahn-Betriebsordnung sind Aenderungen der Tarife und der Tarif-Bestimmungen 14 Tage, bevor sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Nach der Verordnung des Handels-Ministeriums vom 16. November 1885 wird diese Frist, sofern die Aenderung eine Erhöhung der bestehenden Frachtsätze in sich schließt, auf 6 Wochen festgesetzt.

Das neue österreichiche und ungarische Betriebs-Reglement hat im § 7 Abs. 1 die Vorschrift des Uebereinkommens (Art. 11 i. Eing.) aufgenommen, wonach die Berechnung der Transportpreise nach den zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarifen erfolgt. Im Abs. 2 ist für Tariferhöhungen und Erschwerungen die 6wöchentliche Frist vorgesehen. Weitere Bestimmungen sind — im Hinblick auf die unten mitgetheilten besonderen Vorschriften — nicht aufgenommen. Es besteht somit in dieser Hinsicht eine formelle Verschiedenheit von dem sonst im Wesentlichen gleichlautenden deutschen Betriebs-Reglement.

Tarif-Ermäßigungen, namentlich auch solche in Form von Refaktien, dürfen — nach der Verordnung des Handels-Ministeriums

---

[9]) Ueberhaupt sind auf Grund des Art. VIII des Gesetzes vom 27. Juni 1878 die Verordnungen über das Eisenbahnwesen in den Ländern der österreichischen und der ungarischen Krone durchaus gleichmäßig ergangen. Vergl. oben, § 12 Anm. 17.

vom 12. März 1879 — nicht ohne vorherige Veröffentlichung in einem vom Handels-Ministerium zu bezeichnenden Blatte in Wirksamkeit gesetzt werden. Erst am dritten Tage nach dem Datum des Blattes, welches die betreffende Bekanntmachung bringt, dürfen die neuen Begünstigungen in Anwendung kommen. Die Anwendung auf Sendungen, welche vor Ablauf dieser Frist aufgegeben sind, ist untersagt. Diese Begünstigungen sind jedem Versender, welcher die gleichen Bedingungen eingeht, über Anmeldung zu gewähren. Für einen solchen zweiten oder weiteren Versender wirkt die Begünstigung nicht nur vom Tage seiner Anmeldung an, sondern auch zurück auf alle von ihm in der dem ersten Begünstigten eingeräumten Periode etwa schon zur Aufgabe gebrachten derartigen Sendungen. Beschwerden gegen Zuwiderhandlungen seitens einer Eisenbahn-Direktion sind an die General-Inspektion der österr. Eisenbahnen zu richten. Diese Behörde hat in erster Instanz zu entscheiden, ob eine etwa in Betreff eines aufzuliefernden Minimalquantums oder in anderer Richtung gestellte besondere Bedingung nicht als eine persönliche, der Rechtswirksamkeit entbehrende Begünstigung aufzufassen sei. — Auf die zu öffentlichen und zu Wohlthätigkeitszwecken gewährten Begünstigungen finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

Durch eine weitere Verordnung des Handels-Ministeriums vom 31. Dezember 1879 ist — in Modifikation der Vorordnung vom 12. März 1879 — die General-Inspektion ermächtigt, in Fällen, wo nach ihrem Ermessen die durch die Verordnung vom 12. März 1879 vorgeschriebene Veröffentlichung einer Tarifermäßigung oder sonstigen Begünstigung inländische Verkehrs-Anstalten gegenüber ausländischer Konkurrenz benachtheiligen würde, ausnahmsweise zu gestatten, daß die vorgeschriebene Veröffentlichung unterbleibe.[10]) Derselben ist indeß, wenn sie dem Ansuchen stattgiebt, unbenommen, für die möglichst gleichmäßige Anwendung der Begünstigung Vorsorge zu treffen.

Durch eine Verordnung des Handels-Ministeriums vom 1. November 1890 sind die bestehenden Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife zusammengefaßt und ausführliche Anordnungen über die Form der Veröffentlichungen gegeben. An den mitgetheilten bestehenden Verordnungen ist dadurch nichts geändert.

Dagegen ist durch Erlaß der General-Inspektion vom 27. Februar

---

[10]) Vergl. jedoch den folgenden Erlaß der Generalinspektion vom 27. Februar 1892 und des k. k. Handelsministers vom 28. Dezember 1892, ferner das unten, § 28 Anm. 14 Bemerkte

1892 im Sinne des Art. 15 des am 1. Februar 1892 in Wirksamkeit getretenen Handels- und Zollvertrages mit Deutschland für unzulässig erklärt, die Anwendung von ermäßigten Tarifen, Refaktien ꝛc. von der inländischen Provenienz der betreffenden Frachtartikel abhängig zu machen. Auch sollen alle etwa noch in Tarifen vorkommende derartige Beschränkungen als nicht bestehend betrachtet werden.[10a])

Bereits im § 66 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und im § 10e des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 ist die Nothwendigkeit der Genehmigung der Tarife durch das Handels-Ministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, sowie eine von 3 zu 3 Jahren vorzunehmende Revision der Tarife vorgesehen. Indeß sind einige ältere Bahnen konzessionsmäßig davon dispensirt.

Für die meisten Bahnen sind Maximal-Tarife in den Konzessionen vorgesehen. Ebendaselbst ist das durch § 8e der allgemeinen Bestimmungen und durch § 10e Abs. 3 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes der Regierung vorbehaltene Recht auf Herabsetzung der Tarife vielfach modifizirt. Auch sind in den meisten Konzessionen Nothstands-Tarife vorgesehen.

IV. Frankreich.

In der französischen Gesetzgebung sind die das Tarifwesen beherrschenden Grundsätze der staatlichen Genehmigung (homologation), der Veröffentlichung (publicité) und der gleichmäßigen Anwendung (égalité) der Tarife zu besonders präzisem Ausdrucke gelangt.[11])

a. Staatliche Genehmigung und Veröffentlichung der Tarife.

Schon die Königl. Ordonnanz vom 15. November 1846 über die Eisenbahnpolizei bestimmt — in Art. 44 — daß jede durch die Gesellschaft zu erhebende Taxe der Genehmigung (homologation)

[10a]) Endlich sind durch Erlaß des k. k. Handelsministers vom 28/12. 92 die EB. benachrichtigt, daß eine Verfügung im Zuge und schon jetzt zu befolgen ist, wonach eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Veröffentlichung jedes Tarifnachlasses nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, und zwar lediglich aus öffentlichen Rücksichten und für Wohlthätigkeitszwecke zulässig ist.

[11]) Vergl. hierwegen namentlich Sarrut, législation etc. No. 18—166. Bédarride, droit commercial des chemins de fer I. No. 12—44. Picard, traité des chemins de fer IV. P. 25—54. Erst in neuester Zeit aber hat man unternommen, diese in zahlreichen Einzelbestimmungen, namentlich in den durch

des Ministers der öffentlichen Arbeiten bedarf. Im Art. 48 ist vorgeschrieben, daß Uebersichten der Taxen und Nebengebühren an den augenfälligsten Stellen der Bahnhöfe und Stationen angeschlagen sein müssen. (Eine Publikation durch öffentliche Blätter ist nicht verlangt.) Nach Art. 49 daselbst muß jede beabsichtigte Aenderung an den genehmigten Taxen dem Minister, den betr. Präfekten und den Königl. Kommissaren angezeigt, auch dem Publikum gleichzeitig durch Anschlag Nachricht gegeben werden. Nach Ablauf eines Monats vom Datum des Anschlags an können die neuen Taxen erhoben werden, falls der Minister sie inzwischen genehmigt hat. Verfügt letzterer eine Abänderung an den so veröffentlichten Taxen, so muß ein neuer Anschlag erfolgen und die Taxen dürfen erst einen Monat nach letzterem zur Erhebung kommen.

Durch die den Konzessionen beigefügten Lastenhefte (cahiers des charges), in welchen Maximaltarife festgesetzt sind, ist im Art. 48 auf obige Bestimmungen verwiesen und weiter angeordnet, daß Ermäßigungen der Gütertarifsätze erst nach Jahresfrist zur Anwendung kommen dürfen. Vergl. auch Art. 1—5 des citirten Gesetzentwurfs.

b. Gleichmäßige Anwendung der Tarife gegen Jedermann.

Bereits durch die Ordonnanz vom 15. Oktober 1846 — § 50 Abs. 1 — ist für den Eisenbahn-Transport jede Begünstigung Einzelner (tour de faveur) untersagt. Ebenso hatten schon die älteren Lastenhefte (im § 48) bestimmt: „Die Erhebung der Taxen muß ohne Unterschied und ohne irgend welche Begünstigung erfolgen.“ Allein diese Vorschrift war ein todter Buchstabe geblieben, indem Preisermäßigungen auf Grund besonderer Abmachungen mit dem Absender zugelassen wurden. Diese „traités particuliers“ wurden indeß durch Circular des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. September 1857 untersagt. In Uebereinstimmung hiermit verordnen die neuen Lastenhefte — Art. 48 Abs. 5, 6 — folgendes: „Jeder besondere Vertrag (traité particulier), welcher die Wirkung hätte, einem oder mehreren Absendern eine Ermäßigung an den

---

eine Reihe besonderer Gesetze sanktionirten Konzessions-Bedingungen (cahiers des charges) niedergelegten Grundsätze in einem einheitlichen Gesetze zusammenzufassen: Projet de loi sur le transport des marchandises etc., insbes. Art. 1—7, und Exposé des motifs zu diesem im Frühjahr 1891 der französischen Deputirtenkammer vorgelegten Gesetzentwurfe, insbes. Nr. IV S. 11. Diesem Entwurf ist indeß bisher noch keine weitere Folge gegeben.

genehmigten Tarifen zu bewilligen, bleibt streng untersagt. Diese Bestimmung ist indeß nicht anwendbar auf Verträge zwischen der Regierung und der Gesellschaft im Interesse öffentlicher Dienste und ebensowenig auf Ermäßigungen oder Nachlässe an Arme."[12])

Als weitere Konsequenz der gleichmäßigen Anwendung der Tarife bestimmt Art. 53 der Lastenhefte: „Ohne besondere Ermächtigung der Staatsverwaltung darf im Hinblick auf Art. 14 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 keine Eisenbahn-Gesellschaft direkt oder indirekt mit Personen- oder Güter-Transport-Unternehmungen zu Land oder zu Wasser, unter welcher Benennung oder Form es auch sei, Verabredungen treffen, deren Bestimmungen nicht allen die gleichen Beförderungswege bedienenden Unternehmungen zu Gute kommen würden. Die Staatsverwaltung wird die erforderlichen Maßnahmen vorschreiben, um die vollständigste Gleichheit unter den verschiedenen Transport-Unternehmungen in ihren Beziehungen zur Eisenbahn zu sichern." Vergl. auch Art. 6 ff. des cit. Gesetz-Entwurfs.[13])

c. Folgen der Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

Das bereits erwähnte Gesetz vom 15. Juli 1845 bedroht im Art. 14 die „contraventions de voirie" mit einer Geldbuße von 300—3000 Francs. Und im Art. 21 ist jede Kontravention gegen die Königl. Ordonnanzen, betr. die Reglements der öffentlichen Verwaltung über die Polizei, die Sicherheit und die Verwaltung der Eisenbahn, sowie gegen die von den Präfekten unter Billigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Ausführung jener Ordonnanzen getroffenen Anordnungen mit einer Geldbuße von 16 bis 3000 Franks bedroht. Im Rückfall während des gleichen Jahres beträgt die Geldbuße das Doppelte, und das Gericht kann nach Umständen außerdem auf Gefängniß von 3 Tagen bis 1 Monat erkennen. Ferner bedroht Art. 471 § 15 des Code pénal diejenigen, welche die von der Verwaltungsbehörde gesetzlich erlassenen Reglements übertreten, mit einer Geldstrafe von 1 bis 5 Frank.

---

[12]) Vergl. Sarrut Nr. 83 ff., Bédarride II. P. 410.

[13]) Die Motive zu diesem Entwurf (vergl. Anm. 11) besagen treffend: „L'égalité de traitement est la règle fondamentale dans les services publics; elle est indispensable pour que le monopole de fait, que la nature des choses donne aux chemins de fer, ne fasse pas d'eux les distributaires arbitraires de la fortune et la prospérité entre les particuliers. (Nr. 1314 der Drucksachen der französischen Deputirtenkammer von 1891 S. 13.)

Allerdings hat der Kassationshof in den Erkenntnissen vom 21. April 1868 und vom 16. November 1869 ausgesprochen, eine auf die gesetzlichen Taxen am Schluß des Jahres gewährte Rückvergütung falle weder unter Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845, welcher von Maßregeln bezüglich der Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes handle, noch unter Art. 44 der Ordonnanz vom 15. November 1846, welcher nur die Erhebung nicht vom Minister genehmigter Taxen verbiete, noch unter Art. 471 § 15 des Code pénal, welcher dem Schutze des Handels in seinen Beziehungen zur Eisenbahn fern steht. Diese Entscheidung erscheint indeß nach jeder Richtung anfechtbar. Mit Recht bemerkt namentlich Sarrut (Nr. 103), es sei nicht abzusehen, wie sich die heimliche Rückvergütung eines Betrages im Wege der Refaktie (détaxe) von der Anwendung eines nicht genehmigten Tarifs unterscheide. Auch Lamé Fleury und Picard (IV. S. 85) nehmen an, daß Art. 44 der Ordonnanz vom 15. November 1846 und die Strafbestimmung des Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 auf Taxrückvergütungen Anwendung finden, während Bédarride (Nr. 96 ff.) die Auffassung des höchsten Gerichtshofes vertheidigt, und Andere, z. B. Féraud-Giraud I. Nr. 30, ihr ohne Weiteres beipflichten.

Zweifellos ist nach französischem Recht jedenfalls die civilrechtliche Haftbarkeit des durch derartige Kontraventionen Geschädigten auf Grund des Code civil Art. 1382. Allerdings ist es im gegebenen Falle Thatfrage, ob eine Zuwiderhandlung gegen die bestehenden Vorschriften vorliegt, oder ob es sich nicht vielmehr um eine Vergütung für außerordentliche Leistungen handelt (Sarrut Nr. 104 ff.).

V. Belgien.

Für die belgischen Privatbahnen sind durch Art. 34—36 der Lastenhefte die Grundzüge der Tarife, und zwar im Allgemeinen auf der Grundlage derjenigen der Staatsbahnen festgesetzt. In Art. 38 ist jede Begünstigung untersagt. Nach Art. 39 können die Verwaltungen auch niedrigere als die angegebenen Taxen erheben, vorausgesetzt, daß dies allgemein und ohne Ausnahme, Niemand zum Vortheil oder Nachtheil erfolgt. Die Herabsetzungen bedürfen indeß ministerieller Genehmigung und müssen 15 Tage vorher durch Anschlag in den Wartesälen und Einrückung in vom Minister bestimmte Journale veröffentlicht sein. Andernfalls kann der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Preisermäßigungen auf alle Trans-

porte derselben Tarifklasse für anwendbar erklären. Auch können Preisermäßigungen jeder Art nur mit Genehmigung des Ministers und nach mindestens einen Monat zuvor erfolgter Veröffentlichung wieder aufgehoben werden. Ermäßigungen für Arme sind diesen Bestimmungen nicht unterworfen.

Das nach Abschluß des Berner Uebereinkommens ergangene Gesetz vom 25. August 1891 betr. die Revision des Titels des Code de Commerce über den Frachtvertrag enthält nachstehende hierher gehörige Bestimmungen:

Art. 13. Der Transportvertrag ist abgeschlossen zum Preis und unter den Bedingungen der gesetzmäßig publizirten Tarife und Reglemente.

Art. 14. Der Preis und die Bedingungen des Transports werden festgesetzt: für die Staatsbahnen durch ein besonderes Gesetz oder auf Grund eines solchen Gesetzes für konzessionirte und Vicinalbahnen durch deren Verwaltung innerhalb der Grenzen des Lastenhefts und unter Billigung des zuständigen Ministers, vorbehaltlich der durch ein Spezialgesetz bewilligten Ausnahmen. Jede Verordnung, welche die Preise oder die Bedingungen der Transporte genehmigt oder abändert, darf frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Gesetzblatt (Moniteur) in Vollzug gesetzt werden. Indeß beträgt diese Frist für jede Tariferhöhung mindestens 3 Monate, vorbehaltlich anderweiter Bestimmung in den Konzessions-Urkunden. Für internationale Transporte können beide Fristen auf 24 Stunden herabgesetzt werden. Die Eisenbahn-Verwaltung ist gehalten, die Tarife (und Fahrpläne) auf den Stationen durch Anschlag oder auf andere Weise zu veröffentlichen.

Art. 15. Es ist jeder Eisenbahn-Verwaltung untersagt, besondere Verträge abzuschließen, welche die Preise und Bedingungen der Tarife abändern. Erlaubt sind jedoch solche Preis-Ermäßigungen, welche ordentlich veröffentlicht und Jedermann zu denselben Bedingungen und unter denselben Umständen zugänglich sind.

VI. Die Niederlande.

Nach Art. 28 des Gesetzes vom 9. April 1875 bedürfen die Tarife für den Personen- und Gütertransport der Genehmigung des Ministeriums des Innern. Vor dem Inkrafttreten werden sie sammt der Genehmigungsverfügung in einer vom Minister zu bestimmenden Weise veröffentlicht auch gegen einen bestimmten Preis Jedermann

gedruckt zugänglich gemacht. Nach Art. 30 müssen Tarif-Aenderungen in der Regel mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Durch Art. 31 ist jede Bevorzugung und jeder besondere Vertrag über die Beförderung zu niedrigern, als den in den öffentlich angekündigten Tarifen enthaltenen Sätzen untersagt. Jedoch werden Ausnahmen zugelassen:

a. für die Beförderung großer Quanten,
b. bei Abonnements für die Beförderung von Wagenladungen,
c. für wohlthätige Zwecke und für Ausstellungen.

Von den gemäß a und b bewilligten Ermäßigungen haben die Unternehmer dem Minister des Innern Anzeige zu machen. Sie gelten für alle auf derselben Bahnstrecke unter gleichen Umständen beförderten Güter. Sie werden unverzüglich von den Unternehmern veröffentlicht und bleiben in Kraft während der im Vertrage und in der öffentlichen Ankündigung bestimmten Frist, eventuell bis der Vorschrift im Art. 30 genügt ist. — Durch Art. 53 ist für Zuwiderhandlungen Geldstrafe von 100—5000 Gulden angedroht.

Durch das Gesetz vom 22. Juli 1890 sind die vom Staate mit der „Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen" und mit der „holländischen Eisenbahngesellschaft" abgeschlossenen Verträge bestätigt. Nach Art. 16 und 17 dieser Verträge werden vom Minister für Wasserbau nach Anhörung der Gesellschaft hinsichtlich der zu erhebenden Frachtsätze für die Beförderung auf niederländischem Staatsgebiet Kilometer-Einheitssätze festgestellt nebst Höchstsätzen für gewisse Gebühren. Andere Kosten dürfen nicht in Anrechnung gebracht werden. Alle Tarife und Tarif-Aenderungen werden seitens der Gesellschaft dem Minister für Wasserbau zur Genehmigung unterbreitet, um festzustellen, daß jene Höchstsätze nicht überschritten sind. Falls eine Entscheidung nicht innerhalb 14 Tagen erfolgt, so kann der Tarif von der Gesellschaft vorläufig veröffentlicht und unter Beachtung der Vorschriften des Art. 30 des Gesetzes vom 9. April 1875 eingeführt werden, bis der Beschluß des Ministers erfolgt.

VII. Italien.

Durch Art. 1 des Gesetzes vom 27. April 1885 sind die Verträge über die Konzessionen zum Betriebe des mittelländischen, des adriatischen und des sicilischen Netzes genehmigt. — Nach Art. 16 dieser Verträge sind die Tarife und die allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung der Reisenden, sowie der Eil- und Frachtgüter als Anlagen

(D und E) beigefügt. Erhöhung ist nur durch Gesetz bezw. königliche Verordnung zulässig. Herabsetzungen der Tarife und Abänderungen der allgemeinen Transport-Bestimmungen müssen von der Regierung genehmigt und rechtzeitig bekannt gemacht werden. — Nach Art. 40 des den Verträgen beigefügten Bedingnißhaftes ist es der Verwaltung gestattet, für bestimmte Transporte besondere Begünstigungen zu gewähren, vorausgesetzt, daß sie dieselben allen übrigen in gleicher Lage befindlichen Antragstellern zubilligt. Von solchen Begünstigungen ist der Regierung rechtzeitig Mittheilung zu machen, damit sie dieselben zeitweilig oder dauernd außer Kraft setzen kann. Zuwiderhandlungen ziehen eine Strafe im 3 fachen Betrage des Preisunterschiedes nach sich. Der Konzessionar hat in regelmäßigen Zwischenräumen amtliche Bekanntmachungen der Tarife zu erlassen, in denen die zugebilligten oder sonst in Kraft befindlichen besonderen Begünstigungen anzuführen sind. — Nach Art. 3 der Tarife und allgemeinen Bestimmungen ist jede Abweichung von den vorschriftsmäßig von der Aufsichtsbehörde genehmigten Tarifen 2c. ohne rechtliche Wirkung. Jeder Irrthum, gereiche derselben zum Schaden des Publikums oder der Verwaltung, ist zu berichtigen. Die Verwaltung kann Tarifnachlässe oder andere Erleichterungen gewähren, wenn nur eine gleichmäßige Anwendung derselben für jeden Interessenten stattfindet, und bei gleichartigen Verhältnissen einem Jeden gleiche Vortheile geboten werden. Dergleichen Nachlässe unterliegen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, welche dieselben aufheben und widerrufen kann. Sie werden periodisch veröffentlicht.

VIII. Rußland.

Das Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885 enthält folgende — durch die Beschlüsse der beiden ersten Berner Konferenzen offenbar stark beeinflußte — Bestimmungen. Art. 68: Frachtgelder und Zuschlagsgebühren werden nach den gesetzlich gültigen und veröffentlichten Tarifen und nach den Vorschriften über die Zuschlagsgebühren berechnet. Frachtgeld und Zuschlagsgebühren sind im Frachtbrief anzugeben. Art. 69: Die Eisenbahnen dürfen für die Beförderung von Gütern irgendwelche Zahlungen außer den in den Tarifen und den Vorschriften über die Zuschlagsgebühren festgestellten nicht erheben. Art. 70 enthält über die baaren Auslagen ähnliche Vorschriften, wie Art. 11 des Uebereinkommens. Art. 71 bestimmt: Die Eisenbahnen haben nicht das Recht, den Absendern eine Preis-

ermäßigung gegenüber den bestehenden Tarifen zu gewähren unter der Bedingung, daß von einer und derselben Person eine bestimmte Menge Gut innerhalb eines bestimmten Zeitabschnitts zur Beförderung gegeben wird (Refaktie); ebenso dürfen sie Güterabsendern keinerlei besondere Vorzüge, welche nicht in der tarifmäßigen Zahlung begründet sind, einräumen. Jedes Privatübereinkommen in dieser Beziehung ist untersagt und unwirksam. In einer Bemerkung ist beigefügt: Gegenüber den Eisenbahnen, in deren Satzungen Bestimmungen enthalten sind, welche mit den in Art. 71 enthaltenen Vorschriften nicht im Einklang stehen, finden diese letzteren nur insoweit Anwendung, als sie jenen Bestimmungen nicht widersprechen. Vergl. hierzu unten, § 28 Anm. 14.

IX. Die Schweiz.

Gemäß Art. 35 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 steht dem Bunde die Kontrole über das Tarifwesen zu, und zwar nach folgenden Grundsätzen: 1) Die Tarife müssen sich innerhalb der in der Konzession bezeichneten Schranken bewegen. 2) Es darf keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Taxe für die den Bahngesellschaften konzessionsmäßig obliegenden Verrichtungen bezogen werden, welche nicht vom Bundesrath ausdrücklich genehmigt und von der Bahnverwaltung öffentlich bekannt gemacht worden ist. 3) Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltungen dürfen Niemand einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten. 4) Sie haben einer ihnen zu bezeichnenden Bundesstelle von allen allgemeinen und speziellen Tarifänderungen sowie von Rückvergütungen rechtzeitig Kenntniß zu geben. Der Bundesrath kann die Aufhebung oder Modifikation solcher Differentialtarife oder Rückvergütungsversprechen verlangen, welche dem in Ziff. 3 enthaltenen Grundsatze der Gleichberechtigung zuwiderlaufen. 5) Jede Aenderung am Tarif oder an den Tansportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere in der Regel mindestens 14 Tage, bei Erhöhungen mindestens 3 Monate vor ihrem Inkrafttreten. Tarifherabsetzungen müssen mindestens 3 Monate für Personen und 1 Jahr für Güter in Kraft bleiben. Bei gleichzeitigen Herabsetzungen und Erhöhungen kann der Bundesrath diese Fristen verkürzen. Sie finden keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahms-



weise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen. — Im Art. 28 des gleichen Gesetzes ist den Verwaltungen, welche fortgesetzt ihre Pflichten nicht erfüllen, die durch die Bundesversammlung auszusprechende Verwirkung der Konzession angedroht.

Nach dem Bundesrathsbeschluß vom 15. April 1876 sind die Bahnverwaltungen in Anwendung der Ziff. 3, 4 und 5 des oben erwähnten Art. 35 des Eisenbahn-Gesetzes gehalten, von jeder einzelnen Privaten, Gesellschaften rc. bewilligten Rückvergütung (détaxe) dem Eisenbahndepartement Kenntniß zu geben, und zwar vor dem Inkrafttreten derselben und unter Angabe der Gründe. Erhebt das Departement innerhalb dreier Tage vom Eingang der Anzeige an gerechnet, keine Einsprache, so ist die Rückvergütung durch das Bundesblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringen und darf vollzogen werden. In Fällen jedoch, wo die betr. Verwaltung den Nachweis leistet, daß Rückvergütungen den internen Verkehr nicht beeinträchtigen, sondern nur das Mittel bilden, um gegen ausländische Konkurrenz aufzukommen, kann das Departement die Unterlassung der Veröffentlichung bewilligen.[14])

Endlich bestimmt das Transportreglement vom 1. Juli 1876 im § 73: Die gemäß Gesetz zu publizirenden Tarife und Waarenklassifikationen enthalten die zur Verrechnung kommenden Taxen von Bahnhof zu Bahnhof, sowie die besonderen Bestimmungen, unter welchen die Tarife zur Anwendung zu kommen haben. Jede Aenderung an den Tarifen oder Transportbedingungen ist durch öffentliche Blätter, insbesondere auch durch das Bundesblatt beider Sprachen, zur allgemeinen Kenntniß zu bringen. Die sämmtlichen bei einer Station zur Anwendung gelangenden Tarife müssen daselbst vorhanden sein und daselbst dem Publikum zur Einsicht offen stehen.

§ 28.

b. Die Tarifgrundsätze des Uebereinkommens (Art. 11. Schlußprotokoll Ziff. II. III).

Wenn bei den internationalen Vereinbarungen beabsichtigt war, die wesentlichen Grundsätze des Eisenbahn-Frachtvertrages festzustellen, so konnte man sich nicht wohl der Aufgabe entziehen, für eines der wichtigsten Momente dieses Rechtsverhältnisses, den Anspruch der Eisenbahn auf Bezahlung des Transportpreises, wenigstens die

[14]) Vergl. hierwegen unten, § 28 Anm. 14.

obersten Normen vorzuschreiben. Dies erschien um so unerläßlicher, als gerade in diesem Punkte, wie bereits im Eingange des vorigen Paragraphen erwähnt, das Vertragsverhältniß durch Erwägungen des öffentlichen Rechts beeinflußt ist. Es konnte sich hierbei selbstverständlich nicht etwa um ein einheitliches Tarifsystem oder um gemeinsame Grundsätze bezüglich der Höhe der Transportpreise, sondern nur um die Feststellung der Voraussetzungen handeln, unter welchen die Eisenbahn überhaupt berechtigt ist, den Anspruch auf Vergütung ihrer Leistungen dem Publikum gegenüber geltend zu machen. In dieser Hinsicht ist bei den Verhandlungen[1]) wie in den meisten andern Materien eine Verständigung auf der Grundlage erzielt worden, das Wesentlichste der in den einzelnen Staaten geltenden Grundsätze, wie solche in dem vorhergehenden Paragraphen skizzirt sind, auch für den internationalen Verkehr als Norm aufzustellen.

Dieser Gedanke hat die bezüglichen Verhandlungen vom ersten Beginne an beherrscht[2]) und hat schließlich im Art. 11 des Uebereinkommens nachstehenden Ausdruck gefunden:

---

[1]) Schweizer. vorläufiger Entwurf Art. 7.
Memorial hierzu S. 9/10.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 7 und
Denkschrift hierzu.
Prot. der I. Konf. zu Art. 7 S. 13. 66.
„ „ I. „ „ „ 1c S. 64.
„ „ II. „ „ „ 11 S. 21. 90/92.
„ „ III. „ „ „ 11 S. 34. 60. 66. 74. 111 Nr. II.

[2]) Man hat sich von vornherein darauf beschränkt, das Prinzip der Publizität der Tarife, welches in seinem weiteren Sinn auch das ordnungsmäßige Zustandekommen und die gleichmäßige Anwendung der Tarife in sich begreift, nebst seinen wesentlichsten Konsequenzen, für den internationalen Verkehr zu proklamiren. Von jedem Versuch eine weitergehende gemeinsame Regelung des Tarifwesens herbeizuführen ist in weiser Erkenntniß, daß das Bessere der Feind des Guten ist — schweizerisches Memorial a. E. — grundsätzlich abgesehen.

Schon im „Memorial" zum vorläufigen schweizerischen Entwurf ist (S. 9) ausgeführt: Zweifellos würde es von Seiten des Publikums freudig begrüßt werden, wenn die Konferenz sich über einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze ... vereinbaren könnte, durch die zugleich auch den gerechten Erwartungen möglichster Wohlfeilheit des internationalen Transportes entsprochen würde. Auch die Erreichbarkeit dieses Zieles würde nicht zu bezweifeln sein, wenn beim Eisenbahn-Verkehr in ähnlicher Weise, wie beim Verkehr der Briefpost und der Telegraphen im ganzen Konventionsgebiete nur ganz wenige Staatsanstalten als finanziell interessirte Unternehmer betheiligt wären. Dies sei aber eben nicht der Fall. Beim internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ständen um-

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen."

„Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden."

---

gekehrt als Unternehmer der Transportanstalten, als Frachtführer, dem Publikum eine sehr große Zahl privatrechtlicher Persönlichkeiten mit eigenthümlichen Rechten gegenüber, die ihnen durch Konzessionen und Landesgesetze, bisweilen sogar durch rein privatrechtliche Verträge mit einzelnen Staatsregierungen verbürgt seien. Mit diesen Rechten der Eisenbahnunternehmungen, als juristischer Personen, ständen wieder die Rechte und Interessen einer geradezu unübersehbaren Anzahl einzelner Privatpersonen, der Aktionäre und Obligationäre, in untrennbarem Zusammenhange. Eine gerechte Berücksichtigung aller dieser Rechte und Privatinteressen würde kaum möglich sein, wenn man auf dem Wege des Staatsvertrags, also einseitig und ohne Mitwirkung der Berechtigten und Interessenten, den Wünschen des Publikums auf einheitliche Feststellung möglichst niedriger Frachtsätze entsprechen wollte. Der Entwurf habe sich daher damit begnügt, das Prinzip in Vorschlag zu bringen, daß der Frachtpreis für den internationalen Transport durch eine Zusammensetzung aller der Frachtsätze zu bestimmen ist, welche für die einzelnen Strecken, auf denen der Transport auszuführen ist, nach den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen bezw. Bahnverbände sich ergeben.

In der Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissarien wird es — zu Art. 7 — für zweckmäßig erklärt, den allgemein und namentlich auch in den Ländern des französischen Rechts geltenden Satz, daß für Berechnung der Fracht nur die veröffentlichten Tarife maßgebend sind, im Uebereinkommen ausdrücklich auszusprechen. Im Uebrigen tritt die Denkschrift dem im schweizerischen Memorial ausgesprochenen Grundsatze bei, daß in den Vertrag keine Beschränkung der kontrahirenden Staaten oder der betheiligten juristischen Personen hinsichtlich ihrer vollen Freiheit, ihre Tarife festzusetzen, ausgesprochen werde.

Diese Grundsätze sind auch im weiteren Verlauf der Berner Verhandlungen festgehalten worden.

„Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind."

Hieraus ergeben sich, in Verbindung mit den konnexen Sätzen der Ziff. II. und III. des Schlußprotokolls, die nachstehenden Einzelheiten:

I. Die Tarife sind nur anwendbar unter folgenden Voraussetzungen:

1. Die Tarife müssen „zu Recht bestehen", d. h. sie müssen unter den für die betheiligten Bahnen nach ihrer Landesgesetzgebung vorgeschriebenen Bedingungen zu Stande gekommen sein. Sofern durch diese insbesondere — wie solches in der Regel der Fall — die Genehmigung der Tarife seitens der Staatsregierung vorgeschrieben ist, muß die Genehmigung erfolgt sein, wenn die Tarife im internationalen Verkehr Anwendung finden sollen. Die bloße Veröffentlichung vermag dieses Erforderniß, wo es besteht[3]), nicht zu ersetzen.[4]) Dies ergiebt sich auch aus der Nr. III. des Schlußprotokolls,[5]) besagend:

„Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt worden."

2. Die Tarife müssen „gehörig veröffentlicht sein." Das Erforderniß der Publizität der Tarife ist, weil es aus der Natur der Sache fließt, den Rechten sämmtlicher vertragschließenden Staaten gemeinsam,[5a]) wenn auch bezüglich der theoretischen Konstruktion

[3]) Wegen der einzelnen Gesetzgebungen s. oben, § 27.

[4]) Vergl. Prot. der I. Konf. S. 66 zu Art. 7. Bei den Verhandlungen, welche zur Aufnahme der Worte „zu Recht bestehenden" geführt haben, ist hervorgehoben, in Frankreich z. B. könne es vorkommen, daß öffentlich angeschlagene Tarife noch nicht von der Regierung genehmigt und also noch nicht anwendbar seien.

[5]) Vergl. Prot. der III. Konferenz S. 65 und 111.

[5a]) Schon der schweizerische Entwurf (Art. 7) und der Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 7) enthält dieses Erforderniß. Die gegenwärtige Redaktion der betr. Bestimmung (Art. 11 Abs. 1 Satz 1) erfolgte in der ersten Konferenz (S. 66 zu Art. 7 und S. 64 zu Art. 1 c).

dieser Nothwendigkeit die Ansichten vielfach verschieden sind. Mag man mit der im französischen Rechte herrschenden Anschauung annehmen, daß den Tarifen Gesetzeskraft zukomme,[6]) oder mag man mit der deutschen Theorie und Praxis davon ausgehen, daß der Verpflichtungsgrund der Tarife auf einem zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Publikum geschlossenen Vertrag beruhe[7]): in beiden Fällen erscheint es als nothwendige Voraussetzung der Anwendbarkeit der Tarife, daß derjenige, welcher sich der Eisenbahn als Transportanstalt bedient, Gelegenheit gehabt hat, sich von den Transportpreisen Kenntniß zu verschaffen.[8]) Vom Gesichtspunkte des Vertrages aus könnte dies allerdings auch ohne Veröffentlichung durch Verständigung der Theile in jedem einzelnen Falle geschehen. Allein dies wäre mit

[6]) Hiernach haben die Tarife, weil sie auf Grund des einen integrirenden Bestandtheil des Konzessionsgesetzes bildenden Lastenhaftes unter Genehmigung der dazu berufenen Behörde publizirt sind, selbst Gesetzeskraft, und zwar mit dem Charakter eines der Privatwillkühr entzogenen, zwingenden Gesetzes. So die konstante französische Theorie und Praxis. Vergl. insbes. Sarrut Nr. 65 ff., Picard IV S. 75 ff. und die daselbst angeführten zahlreichen Urtheile des franz. Kassationshofes. Aehnlich gestaltet sich das Verhältniß, wenn man mit Ollivier a. a. O. S. 12 ff., und Aucoc, les tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'Etat, die Tarife wie die cahiers des charges als Verträge zwischen dem Staat und der Eisenbahngesellschaft betrachtet. Dieser Anschauung zufolge kann keiner der erwähnten Kontrahenten ohne Zustimmung des Andern eine Aenderung herbeiführen, und deshalb kann insbesondere die Eisenbahn auch nicht im Einverständniß mit dem Absender die Tarife ändern.

Eine wesentliche Modifikation erleidet indeß obige Theorie des französischen Kassationshofes bezüglich der internationalen Tarife. So besagt namentlich ein von Landman, les tarifs internationaux P. 56 sq., mitgetheiltes Erkenntniß des französischen Kassationshofes vom 19. Juli 1876: „les règlements et les tarifs des chemins de fer étrangers, qui ne peuvent régler les droits et les obligations des parties en tant que lois étrangères, n'en forment pas moins une convention faisant la loi de ceux qui les ont acceptés.“ Aehnlich das am gleichen Orte mitgetheilte Urtheil des belgischen Kassationshofes vom 4. Februar 1870.

[7]) Vergl. u. A. das Urtheil des Deutschen Reichsgerichts vom 11. März 1882, nach welchem die Sätze des publizirten Tarifs die zwischen dem Publikum und der Eisenbahn vereinbarten bilden. (Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. II S. 239.) Allerdings ist stets zu beachten, daß bei Abschluß dieses „Vertrages“ keiner der beiden Kontrahenten volle Willensfreiheit besitzt und daß dieselben auch nachher an den „vereinbarten“ Tarifsätzen nichts ändern dürfen. — Bezüglich der Natur der Reglements nach der herrschenden Anschauung des deutschen Rechts vergl. oben, § 16 Anm. 3.

[8]) Die Frage, inwieweit — abgesehen von der sonstigen Rechtsbeständigkeit eines Tarifs (s. oben, Ziff. 1) — auch solche Tarifbestimmungen, welche auf Irrthum, insbesondere auf Druck- oder Rechenfehlern beruhen, durch die Publikation bindend

dem Wesen der Eisenbahn als öffentlicher Transportanstalt unvereinbar; auch würde sich das Gebot der gleichmäßigen Anwendung der Tarife ohne deren Veröffentlichung nicht durchführen lassen.

Es genügt indeß nicht, daß überhaupt eine Publikation erfolgt ist: sie muß „gehörig", d. h. unter Beobachtung der in den betreffenden Staaten durch Gesetz, Verordnung oder Konzession vorgeschriebenen Formen und Fristen[9]) bewirkt sein. Handelt es sich um einen gemeinsamen Tarif für einen mehrere Uebereinkommens-Gebiete berührenden Transport, so ist dieses Erforderniß nur gewahrt, wenn die in sämmtlichen betreffenden Ländern geltenden Bestimmungen beobachtet sind.

Die unter 1 und 2 erörterten Voraussetzungen der Gültigkeit eines Tarifes, ordnungsmäßiges Zustandekommen und gehörige Veröffentlichung, sind kumulativ erforderlich. Es ist Sache der Aufsichtsbehörden in den einzelnen Staaten, darüber zu wachen, daß beide Erfordernisse gewahrt werden. Ob letzteres thatsächlich geschehen ist, unterliegt nöthigenfalls richterlicher Entscheidung. Jedenfalls bleibt, insolange eine neue Tarifbestimmung nicht nach den angegebenen Richtungen gültig erlassen ist, die alte Kraft. Die Eisenbahnverwaltung aber, welche einen nicht zu Recht bestehenden Tarif veröffentlicht oder die Veröffentlichung in rechtsungültiger Weise vorgenommen hat, wird dem dadurch beschädigten Publikum ersatzpflichtig.[10])

---

werden, und ob zur Berichtigung die Einhaltung der Publikationsfristen erforderlich ist, wird sich nur durch Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze auf die besonderen Umstände des einzelnen Falles richtig beantworten lassen. Ein Antrag der russischen Delegation, besagend: „Falls in den publizirten Tarifen sich Fehler zu Gunsten der Versender eingeschlichen, so gelten diese Tarife so lange, bis eine Abänderung auf Grundlage der allgemeinen gesetzlichen Publikationsfrist erfolgt," wurde wiederholt abgelehnt. Es war dagegen geltend gemacht worden, daß diese Entscheidung nicht in allen Fällen zutreffen, auch die Frage nicht nach allen Seiten erschöpfen würde. Prot. der II. Konf. S. 25, 91. Für die deutschen Bahnen ist angeordnet, daß auch bei Berichtigung von Tarifen, sofern es sich nicht lediglich um augenfällige, auch dem Laien bemerkbare Irrthümer, wie z. B. das Auslassen oder Verschieben eines Komma bei Tarifsätzen in Dezimalbruchform, handelt, die sechswöchentliche Publikationsfrist zu wahren sei.

[9]) Ersteres z. B. durch öffentlichen Anschlag, oder in bestimmt bezeichneten Blättern, in gewisser Ausführlichkeit u. dgl.

Die Fristen für die Veröffentlichung sind in den einzelnen Konventionsstaaten sehr verschieden bemessen.

Ueber beides vergl. oben, § 27.

[10]) Vergl. das Erkenntniß des deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts vom 9. Mai 1876 (Entsch. Bd. 20 S. 373). Die hier für die deutschen Bahnen aus-

II. Die Tarife sind — ihre Gültigkeit in obigem Sinne vorausgesetzt — für die Berechnung der Fracht ausschließlich maßgebend und gegen Jedermann gleichmäßig anzuwenden. Jede tarifwidrige Erhebung von Transportpreisen ist untersagt, mag sie zu Gunsten oder zum Nachtheil der Interessenten erfolgen:

1. Unzulässig ist jede Preisermäßigung gegenüber den bestehenden Tarifen.[11])

a. Voraussetzungen des Verbots tarifwidriger Begünstigungen.

Das Verbot des Art. 11 trifft jede Begünstigung Einzelner, mag sie einer oder mehreren Personen, mag sie auf Grund eines Vertrages oder ohne solchen, mag sie sofort oder im Wege nachträglicher Rückvergütung (Refaktie), mag sie direkt oder indirekt[12]) gewährt werden. Eine derartige Bevorzugung wäre mit dem öffentlichrechtlichen Charakter der Tarife, welcher aus der Natur der Eisenbahn als einer dem Gemeinwohle dienenden Transportanstalt fließt, unvereinbar. Mit Rücksicht hierauf trifft das Verbot auch nur das „Privatübereinkommen", nicht etwaige Abmachungen der Eisenbahn mit Staatsanstalten, wie mit der Post- oder der Militärverwaltung, und ebensowenig etwaige Ausnahmemaßregeln bei Nothständen und dergleichen. Das Verbot bezieht sich auch nicht auf solche „Tarifermäßigungen, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute

---

gesprochene Verpflichtung, die Tarife rechtzeitig und vollständig zu veröffentlichen (arg. H.G.B. Art. 422, Betr.Regl. § 52 und Schlußbestimmung), wird auch für das internationale Recht auf Grund des Art. 11 Abs. 1 des Uebereinkommens und Ziff. II, III des Schlußprotokolls anzuerkennen sein. Vergl. auch Anm. 8 u. 15.

[11]) Art. 11 Abs. 1 Satz 2. Diese Bestimmung entstammt den Verhandlungen der I. Konferenz, insbesondere der Anregung der französischen Delegation: Prot. S. 64 zu Art. 1c und S. 66 zu Art. 7. Ein auf der II. Konferenz — Prot. S. 21/23 — von niederländischer Seite gestellter Antrag auf Streichung dieses Satzes wurde abgelehnt.

[12]) Eine direkte Begünstigung liegt namentlich auch in dem stillschweigenden Gewähren eines tarifwidrig niedrigen Frachtsatzes und in dem Unterlassen der nachträglichen Berichtigung: s. unten, § 31 II, insbes. Anm. 5 und 6. Indirekte Preisermäßigungen gegenüber den Tarifen sind z. B. die Gewährung von Provisionen an Agenten nach Verhältniß der aufgegebenen Transportmenge oder der aufkommenden Frachteinnahmen (Agitations-Provisionen), die Gewährung von Freikarten an derartige Agenten, unentgeltliche oder nach der Aufgabe von Transportmengen verbilligte Ueberlassung von Lagerräumen u. dgl. Vergl. Fleck, das Betriebsreglement S. 238 ff.

kommen." Derartige Tarifermäßigungen sind im Abs. 1 a. E. des Art. 11 — unter der selbstverständlichen weiteren Voraussetzung des „zu Rechtbestehens", vergl. oben I. 1 — ausdrücklich für zulässig erklärt. Sie wären dies auch ohne besondere Festsetzung schon auf Grund des Art. 11 i. Eing., denn sie tragen sämmtliche Merkmale gültiger Tarifbestimmungen.[13]) Man wollte aber jedes Mißverständniß ausschließen.[14])

b. **Wirkungen** des Verbots tarifwidriger Begünstigungen.

Jede Begünstigung Einzelner in dem unter a entwickelten Sinne ist „verboten und nichtig" — „interdit et nul de plein droit". Dieses Verbot stempelt das tarifwidrige Privatübereinkommen zur unrechten That, welche nicht nur das Einschreiten der Aufsichtsbehörde nach sich zieht, sondern auch die Eisenbahn wie den Begünstigten jedem Dritten gegenüber zum Schadensersatz verpflichtet.[15]) Aus der Vorschrift der absoluten Nichtigkeit derartiger Verträge ergiebt sich, daß die Eisenbahn an das Versprechen ermäßigter Sätze gegen-

[13]) So auch die Denkschrift des italienischen Ackerbau- und Handelsministeriums in den Annali del industria 1881 S. 65.

[14]) Siehe den Kommissionsbericht in den Protokollen der II. Konferenz S. 91 vergl. mit S. 21/22. Unter der oben angegebenen Voraussetzung, und **nur** unter dieser, können insbesondere die in einzelnen der Vertragsstaaten zugelassenen Tarifmäßigungen Anspruch auf Geltung im internationalen Verkehr erheben. Vergl. insbesondere oben, § 27 Nr. III (Oesterreich-Ungarn), Nr. VI (Niederlande), Nr. VIII (Rußland) und IX (Schweiz). **Heimliche** Tarifbegünstigungen, namentlich solche zur Bekämpfung ausländischer Konkurrenz, würden aber selbst für den inneren Verkehr der Vertragsstaaten unzulässig sein. Vergl. unten, lit. c.

Hiernach ist auch die Frage zu beantworten, ob es zulässig sei, für die Auflieferung gewisser größerer Quantitäten Frachtermäßigungen zu bewilligen. Sobald dies auf Grund der vorgeschriebenen Publikation unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedem gewährt wird, ist eine derartige Bestimmung vom Standpunkt des Uebereinkommens nicht zu beanstanden. Es ist Sache jedes einzelnen Staates zu erwägen, ob derartige Tarifbestimmungen, welche allerdings **thatsächlich** leicht nur Wenigen zu Gute kommen können, zu genehmigen sind. Anderer Ansicht ist de lege ferenda von **Seigneux**, Kommentar S. 26.

[15]) Beschädigt können namentlich sein: konkurrirende Eisenbahnen durch Entziehung der Transporte mittelst Unterbietung, ferner Konkurrenzgeschäfte des begünstigten Absenders durch die Unmöglichkeit, ähnlich niedrige Preise zu stellen. In diesem Sinne ist auch eine Reihe von Aussprüchen des französischen Kassationshofes ergangen. Die Klage geht aber nicht etwa auf Erstattung des Frachtunterschiedes, denn dies würde dem obligatorischen Charakter der Tarife widersprechen, sondern auf Ersatz des Schadens: **Picard** VI S. 86. Vergl. auch Anm. 10.

über den Tarifen nicht gebunden ist, vielmehr das zu wenig Erhobene nachfordern, auch den Betrag einer etwaigen Frachtvergütung zurückverlangen kann, ohne daß ihr die Einrede aus dem Vertrage entgegengehalten werden darf.[16]) Ebensowenig kann die Eisenbahn durch das Versprechen eines ihrer Beamten, niedrigere als die tarifmäßigen Frachtsätze gewähren zu wollen, oder durch eine unrichtige Auskunft über die Höhe der Sätze zur Gewährung niedrigerer Frachtpreise verpflichtet werden.

Inwieweit mit dem erwähnten Verboten und seinen civilrechtlichen Folgen etwa kriminelle oder administrative Strafen konkurriren, wird nach der Gesetzgebung der einzelnen am Transport betheiligten Länder zu beurtheilen sein.

c. Tragweite des Verbots tarifwidriger Begünstigungen.

Die in Rede stehenden Vorschriften des Art. 11 finden, wie alle Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens, gemäß Art. 1 an und für sich nur Anwendung auf den internationalen Verkehr; sie lassen den inneren Verkehr der einzelnen Vertragsstaaten grundsätzlich unberührt. Indeß ist nicht zu verkennen, wie gerade in diesem Punkte die beiden Verkehrsgebiete auf's Innigste zusammenhängen und die Grundsätze des internationalen Rechts kaum durchführbar sind, sofern sie nicht auch in den einzelnen Staaten gleichmäßig beobachtet werden. Es war deshalb von deutscher Seite zur III. Konferenz[17]) der Antrag gestellt worden: „daß das Verbot von Preisermäßigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen in den vertragschließenden Staaten auf den internen Verkehr ausgedehnt und mit Strafbestimmungen umgeben, und daß eine ensprechende Zusage in das Schlußprotokoll aufgenommen werde." Zur Begründung wurde angeführt, es sei erforderlich, daß der in Art. 11 Abs. 1 ausgesprochene Grundsatz der Publizität der Tarife ohne jede Ausnahme durchgeführt werde. Während in allen übrigen Fragen eine strenge Trennung des für den internationalen Verkehr in Anwendung kommenden Rechts von dem für interne Transporte geltenden leicht möglich sei, würde ein auf den internationalen Verkehr beschränktes

[16]) Vergl. unten, § 31 Anm. 5 und 6. In diesem Sinne hat sich auch eine konstante Praxis des französischen Kassationshofes ausgesprochen: s. die Citate bei Sarrut Nr. 65.

[17]) Prot. der III. Konferenz S. 64—66, 111. Ueber die innere Berechtigung dieses Antrages vergl. den Aufsatz „Zum neuen internationalen Eisenbahnfrachtrecht. IX. Fracht und Tarif" in der Zeitung des Vereins deutscher Einsenbahnverwaltungen 1892 S. 63 ff., insbes. S. 64 Anm. 5.

Verbot von Preisermäßigungen gegenüber den publizirten Tarifen die Erreichung seines Zweckes nicht genügend sichern, vielmehr leicht umgangen und vereitelt werden können und unter Umständen die Konkurrenzfähigkeit der internationalen Transporte gegenüber den von Grenze zu Grenze im internen Verkehr zu bewirkenden Sendungen schädigen. Der Antrag wahre formell das im Art. 1 ausgesprochene Prinzip, daß das Uebereinkommen nur das internationale Recht regeln soll, und bezwecke nur die materielle Uebereinstimmung beider Rechte in einem Punkte, wo sie thatsächlich untrennbar sind.

Dieser Antrag fand zwar in der Form, wie er gestellt war, nicht die Zustimmung der Delegirten der übrigen Staaten. Es wurde aber in den Entwurf eines Schlußprotokolls unter II der nachstehende Passus aufgenommen:

„In Betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahn-Verkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe."

Diese Erklärung kann nicht wohl eine andere Bedeutung haben, als daß dadurch die in der Begründung des deutschen Antrages zu Art. 11 geltend gemachten Bedenken wegen der aus der Verschiedenheit der bezüglichen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens einerseits und der Rechte der einzelnen Staaten andererseits zu befürchtenden Unzuträglichkeiten als gegenstandslos bezeichnet werden sollen. Dies sind sie aber nur in dem Falle, wenn die Bestimmungen der inneren Rechte über die Publizität und die gleichmäßige Anwendung der Tarife derartig gehandhabt werden, daß die einzelnen Vertragsstaaten ihren Bahnen jede illoyale Konkurrenz gegenüber den internationalen Tarifen, namentlich also eine Konkurrenz mittelst heimlicher Rückvergütungen oder sonstiger tarifwidriger Begünstigungen, auch im Verkehr von Grenze zu Grenze, nicht allein ausdrücklich untersagen, sondern auch durch energisches Einschreiten in jedem Uebertretungsfalle unmöglich machen. Daß dies geschehen werde, ist angesichts obiger Erklärung, welche wörtlich in das Schlußprotokoll vom 14. Oktober 1890 übernommen wurde, eine wohl berechtigte Erwartung. Und der Verfasser glaubt nicht zu

irren, wenn er annimmt, daß insbesondere für den Entschluß der deutschen Regierung dem Uebereinkommen beizutreten, das Vertrauen auf eine derartige Haltung der Mitkontrahenten wesentlich mitbestimmend gewesen ist.[17a])

2. Unzulässig ist — abgesehen von der Vergütung baarer Auslagen — jede Mehrforderung der Eisenbahn gegenüber den Tarifen,[18]) sowohl bezüglich der Frachtsätze als der daselbst vorgesehenen Nebengebühren.

Im Einzelnen ist hierwegen zu bemerken:

a. Die Frachtsätze bilden die Hauptvergütung für den Transport des Gutes. Je nach der Art und Weise der Beförderung — namentlich als gewöhnliches Frachtgut oder als Eilgut, als Einzelgut oder in Wagenladungen und bei letzteren wieder je nach der Menge des aufgegebenen Gutes — sind die Frachtsätze in den einzelnen Tarifen auf das Verschiedenartigste abgestuft. In vielen Tarifen bildet auch die Natur des Gutes selbst einen wesentlichen Faktor für die Höhe der Fracht; zu diesem Zwecke sind alsdann die Güter in verschiedene Klassen eingetheilt, und ist den Tarifen ein Verzeichniß als „Klassifikation der Güter" beigegeben.

Die betreffenden Taxen sind regelmäßig in Einheitssätzen nach dem Gewicht — zuweilen auch für gewisse Gegenstände nach der Stückzahl oder nach dem erforderlichen Wagenraum — und nach der Anzahl der zu durchlaufenden Wege-Einheiten (Kilometer, Werst 2c.) in tabellarischer Form festgesetzt. Dabei ist häufig die Form gewählt, daß in einem Verzeichniß die Entfernung jeder Station des Tarifs zu jeder ihm angehörigen andern Station (Kilometer-Zeiger) und in einer anderen Tabelle der auf ein Kilometer berechnete Tarifsatz für eine bestimmte zu befördernde Menge von Gütern mitgetheilt wird. So eingerichtete Tarife bezeichnet man als „Entfernungs-Tarife." Sind dagegen, wie dies in anderen Tarifen der Fall ist, die Tarifsätze für jede Station besonders nach den anderen Stationen

---

[17a]) Ueber entsprechende Maßnahmen in Oesterreich-Ungarn vergl. oben, § 27. III, drittletzter Absatz.

[18]) Die Ansicht Egers (in v. Stein's Zeitschrift IV. S. 478), aus dem zweiten Satze des Art. 11 Abs. 1 folge e contrario, daß Preiserhöhungen im Wege der Privatabrede statthaft sind (!), dürfte nicht leicht Anhänger finden. Offenbar ist derartiger Verabredungen, welche zweifellos unter die allgemeine Bestimmung des Art. 11 Satz 1 fallen würden, nur deshalb nicht besonders gedacht, weil sie überhaupt nicht vorkommen.

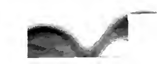
für eine bestimmte Transportmenge ausgerechnet, so spricht man von „Stations-Tarifen". Besonders niedrige Sätze pflegen für gewisse Massengüter, namentlich Stein- und Braunkohlen, Holz, Getreide, Erze, Steine 2c. durch „Spezial-Tarife" — in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn „Ausnahme-Tarife" genannt [18a]) — gewährte zu werden. — Ein näheres Eingehen auf die Bildung der Tarife in den einzelnen Ländern liegt außerhalb des Rahmens dieser Besprechung.[19]) Wegen der Unterscheidung in Lokal-, Nachbar- und Verbands-Tarife s. unten, § 29 Anm. 1.

Die „Angabe der anzuwendenden Tarife" ist im Frachtbrief-Formular (letzte Längs-Spalte) vorgesehen. Ebenso ist in Art. 6e des Uebereinkommens „das Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife (nach deutschem Sprachgebrauch Ausnahme-Tarife) unter der in den Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen" unter den Angaben, welche der Frachtbrief enthält, aufgeführt. Vergl. hiergegen oben, § 20e, sowie den folgenden Paragraphen.

b. Die Nebengebühren sind in den Tarifen für besondere Leistungen der Eisenbahnen vorgesehene Aversal-Vergütungen, welche neben den Tarifsätzen zu entrichten sind, sofern diese Leistungen in Anspruch genommen werden. Dahin gehören namentlich die Wägegelder für das etwa vom Absender oder vom Empfänger verlangte Wägen der Güter, die Zählgebühr für die Feststellung der Stückzahl von Wagenladungs-Gütern (vergl. Art. 7 Abs. 3), die Miethe für überlassene Wagendecken, die Gebühren für die gemäß Art. 10 Abs. 3 von der Eisenbahn vorzunehmende Erfüllung der Zoll-, Steuer-, und Polizeivorschriften, die Nachnahme-Provision (s. Art. 13 Abs. 2), das

[18a]) Der Ausdruck „Spezialtarif" hat hier eine andere Bedeutung als nach dem Sprachgebrauch des internationalen Uebereinkommens. Unter den Gütern der Spezialtarife werden in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn solche Güter verstanden, welche nach Maßgabe einer dem Tarife beigegebenen Klassifikation, und eventuell mit Rücksicht auf die Menge der Sendung, zu billigeren Sätzen, als zu denjenigen des gewöhnlichen Stückguts und der allgemeinen Wagenladungsklasse befördert werden. Im Gegensatz hierzu sind diesem Sprachgebrauch zufolge „Ausnahmetarife" Preisverzeichnisse für einzelne zu noch billigeren Sätzen zu befördernde Gegenstände.

[19]) Ausführliche Erörterungen darüber geben u. A.:
Ulrich, das Eisenbahn-Tarifwesen S. 38 ff.
Derselbe in Röll's Encyklopädie IV S. 1903 ff.
Sax, die Verkehrsmittel II. S. 404 ff.
Picard, traité des chemins de fer Bd. IV. S. 3 ff., 272 ff.



Lagergeld und die Wagenmiethe bei nicht rechtzeitiger Abnahme der Güter, die Desinfektions-Gebühren, der im Art. 38 des Uebereinkommens und im § 9 der Ausführungs-Bestimmungen vorgesehene Frachtzuschlag für Deklaration des Interesses an der Lieferung.[20]) Zu den Nebengebühren gehören auch die im Tarife vorgesehenen Taxen für das Ueberführen der Güter von einem Bahnhof zu einem andern damit nicht in Schienenverbindung stehenden (vergl. unten Anm. 22).

Auch baare Auslagen können als Nebengebühren behandelt werden, indem dafür eine feste Vergütung ein für allemal im Tarife festgesetzt ist.

Sind Taxen der in diesem Abschnitte (b) erwähnten Art in die Tarife nicht aufgenommen, so steht der Eisenbahn frei, ihre Selbstkosten für die betreffenden Leistungen zu fordern. Sie muß diese dann aber in jedem einzelnen Falle nachweisen. Durchschnittsätze ist sie zu verlangen nur befugt, wenn solche im Tarif veröffentlicht sind.

III. Außer den tarifmäßigen Frachtgeldern und Nebengebühren sind baare Auslagen zu erstatten, welche die Eisenbahn im Interesse des Absenders oder des Empfängers für das Gut gemacht hat. Dahin sind insbesondere zu rechnen:

1. die von der Eisenbahn in Ausübung der ihr durch Art. 10, insbes. Abs. 3, übertragenen Verpflichtungen im Interesse des Absenders oder des Empfängers entrichteten Zölle und ähnliche Auslagen, z. B. Steuern, statistische Gebühr u. dergl. Ebenso die Vergütung für Besorgung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften,[21]) sofern dafür nicht etwa bereits eine Gebühr in den Tarif aufgenommen ist (vergl. oben lit. b).

2. die Kosten der Ueberführung (camionnage) des Gutes zwischen

---

[20]) Einen hiervon verschiedenen Charakter hat der im Art. 7 Abs. 4 des Uebereinkommens und im § 3 der Ausf.-Bestimmungen vorgesehene Frachtzuschlag. Die Verpflichtung zur Bezahlung des letzteren gründet sich nicht auf den Tarif, sondern unmittelbar auf die erwähnten Vorschriften des Uebereinkommens. Sie ist eine direkt aus der Bestimmung des Gesetzes fließende Verpflichtung, welche, unabhängig von den Bestimmungen des Tarifs, eintritt, sobald der im Uebereinkommen vorgesehene Fall vorliegt: s. g. obligatio ex lege.

[21]) Der Text spricht nur von „Aus-, Ein- und Durchgangs-Abgaben"; da er aber nur Beispiele anführt, so erscheint die Ausdehnung auf die oben weiter angegebenen ähnlichen Fälle gerechtfertigt.

zweien nicht durch Schienen verbundenen[22]) Bahnhöfen, sofern diese Kosten nicht in den Tarif aufgenommen sind[23]) und sich auch nicht aus dem letzteren ergiebt, daß sie in der Fracht bereits enthalten sind.[24])

3. „die Kosten der Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.“ Hierher gehört z. B. das Dichten beim Transport leck gewordener Fässer, das Umschütten feucht gewordener Frucht u. dergl. Für den Anspruch auf Vergütung derartiger Kosten wird aber stets vorausgesetzt, daß nicht etwa ein Verschulden der Bahn den mangelhaften Zustand des Gutes hervorgerufen hat.

Alle derartigen Auslagen „sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen,[25]) welchem die Beweisstücke beizugeben sind.“ Die Frage, was unter „gehöriger Feststellung“ zu verstehen sei, ist nach der Natur der betreffenden Aufwendung, eventuell nach den etwa bestehenden lokalen Vorschriften zu entscheiden. Letztere sind insbesondere maßgebend, sofern die Aufwendung durch eine Beschädigung des Gutes veranlaßt ist (Art. 25). Abgesehen von diesem Falle ist von der durch die zweite Konferenz beschlossen gewesenen allgemeinen Vorschrift einer protokollarischen Feststellung der Kosten nach der jetzigen Fassung[26]) abgesehen. Insbesondere wird zur Konstatirung der oben unter 1 erwähnten Auslagen in der Regel

[22]) Die vier letzten Worte sind im Sinne des Uebereinkommens beizufügen, da die Vergütung sonst in der Fracht inbegriffen wäre. Vergl. russ. Eisenbahn-Gesetz Art. 70.

[23]) Anderenfalls gehören sie zu den Nebengebühren: s. oben, lit. b.

[24]) Diese letztere Beschränkung ergiebt sich aus der Natur der Sache. Ob der eine oder der andere Fall vorliegt, ist Auslegungsfrage.

Bei manchen Auslagen kann es zweifelhaft sein, ob sie in Anwendung obiger Grundsätze der Eisenbahn als ein Theil ihrer durch die Fracht gedeckten Transportkosten, zur Last fallen, oder ihr vom Publikum zu vergüten sind.

Was insbesondere die Kosten der Avisirung betrifft, so wird die Frage, ob sie der Eisenbahn zu ersetzen sind, gemäß Art. 19 des Uebereinkommens nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu entscheiden sein. Nach § 68 Abs. 1 der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements fallen die Kosten der Zusendung der Benachrichtigung dem Empfänger zur Last; für die Ausfertigung darf aber eine Gebühr nicht berechnet werden. Ebenso neues Vereinsreglement § 57 Zusatz 1.

[25]) Für derartige Vermerke ist in der auf der Rückseite des Frachtbriefformulars befindlichen „Note“ ein entsprechender Raum hinter dem Ansatz des „Frachtzuschlages für Interessedeklaration“ vorgesehen.

[26]) Prot. der III. Konf. S. 60.

die Beilegung einer Quittung genügen. In den unter 3 aufgeführten Fällen wird dagegen aus der Feststellung hervorgehen müssen, daß die Aufwendung zur ordnungsmäßigen Beförderung oder zur Erhaltung des Gutes nothwendig war, und zwar in Folge der Beschaffenheit des Gutes selbst.

§ 29.

c. Verhältniß konkurrirender Tarife.

In Vorstehendem ist gezeigt worden, daß für die Berechnung der Fracht lediglich die zu Recht bestehenden veröffentlichten Tarife maßgebend sind. Im internationalen Verkehr bestehen aber zwischen der Versandt- und der Empfangs-Station in der Regel eine größere Anzahl verschiedener konkurrirender Tarife. Dies ist nicht nur der Fall, insofern zwischen beiden Punkten verschiedene Verkehrswege (Routen) eingeschlagen werden können, sondern auch insofern auf der gleichen Route verschiedene Tarife — namentlich Lokal-, Nachbar- und Verbands-Tarife[1]) bestehen. Welche dieser Tarife kommen nun im einzelnen Falle zur Anwendung?

Die jetzige Fassung des Art. 11 enthält keine Bestimmung zur Beantwortung obiger Frage.[2]) Es werden sich dafür indeß durch Heranziehung anderweiter Festsetzungen des Uebereinkommens und durch Anwendung allgemeiner Grundsätze folgende Regeln aufstellen lassen:

---

[1]) Die Lokal-Tarife sind für den inneren Verkehr der einzelnen Bahnen bestimmt, die Nachbar-Tarife für den Wechselverkehr zweier Verwaltungen, die Verbands-Tarife für den direkten Verkehr mehrerer Verwaltungen unter einander.

[2]) Der Entwurf der I. Konferenz hatte, ähnlich wie die ihm vorangegangenen Entwürfe der Schweiz und der deutschen Kommissare, in den Art. 11 folgende dem damaligen deutschen, österreich-ungarischen und Vereins-Reglement § 52 Abs. 1 entstammende Bestimmung:

„Wenn zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation direkte Tarife bestehen, so wird in Ermangelung gegentheiliger Verfügungen des Absenders im Frachtbriefe die Fracht nach diesen Tarifen berechnet. Im entgegengesetzten Falle setzt sich die Gesammtfracht aus den Tarifen der einzelnen Verbände beziehungsweise Bahnen zusammen."

Der ganze Passus wurde aber durch die II. Konferenz (Prot. S. 92) gestrichen. Der Kommissionsbericht nahm an, die fraglichen Bestimmungen seien unvollständig, sie gäben zu allen möglichen Kontroversen betr. die Anwendung der Tarife Anlaß und könnten angesichts der vielen Tarifkombinationen, die sich unter Umständen zwischen einer gegebenen Absende- und Empfangs-Station dar-

I. In erster Reihe entscheidet über die Frage, welche von mehreren konkurrirenden Tarifen beim einzelnen Transport Anwendung finden, die Bestimmung des Absenders im Frachtbrief. Derselbe kann nicht nur nach Art. 6 lit. e verlangen, daß etwa bestehende Spezialtarife[3]) in Anwendung gebracht werden, sondern auch nach Art. 6 lit. l den Transportweg unter Bezeichnung der Zollstation vorschreiben. Allerdings darf die Eisenbahn von letzteren Vorschriften abgehen, aber nur ausnahmsweise und unter nachstehenden Bedingungen:[4])

1. Daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;

2. daß keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;

3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

In Verbindung damit hat das Frachtbrief-Formular — in der letzten Längsspalte — die Angabe der anzuwendenden Tarife und die Routenvorschrift seitens der Absender vorgesehen. Sein Wille ist somit — vorbehaltlich obiger Ausnahmefälle — hier das oberste Gesetz.[5])

Im Sinne der gedachten Festsetzungen muß es dem Absender, sofern auf dem von ihm gewählten Beförderungswege neben den Lokaltarifen noch Nachbartarife oder Verbandstarife bestehen, insbesondere unbenommen sein, zu bestimmen, welche dieser Tarife angewendet werden sollen. Ebenso steht ihm die Bestimmung darüber

---

bieten, dem Handelsstande nur zum Nachtheil gereichen; auch erscheine es sowohl im Allgemeinen angezeigt, Tariffragen von der Konvention auszuschließen, als auch im gegebenen Falle keine Nothwendigkeit vorliege, in dieselbe näher einzutreten.

Inwieweit obige Erwägungen zutreffen, wird sich aus der nachfolgenden Darstellung ergeben. Jedenfalls erwächst nunmehr der Wissenschaft und der Praxis die Aufgabe, obige Frage zu lösen.

[3]) in Deutschland als „Ausnahmetarife" bezeichnet: s. oben, § 28 Anm. 18a.

[4]) Vergl. auch oben, § 20 I lit. l.

[5]) A.M. ist Eger in v. Steins Zeitschrift 1891 S. 477. Seine Annahme, die Wahl der Tarife liege lediglich der Eisenbahn ob, steht mit obiger Vorschrift des Frachtbriefformulars ebensosehr im Widerspruch, als mit der Natur der Verhältnisse und einer allgemein befolgten Uebung.

zu, ob etwa Ausnahmetarife mit ermäßigten Sätzen, sofern solche auf dem Transportwege bestehen und die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit im Allgemeinen vorliegen, zur Anwendung kommen sollen. Vergl. hierüber auch die folgende Nr. II.

Vorausgesetzt wird dabei immer, daß die vom Absender getroffene Vorschrift bezüglich der anzuwendenden Tarife auch ausführbar ist. Dies wäre beispielsweise nicht der Fall, wenn der Absender die Anwendung eines Tarif vorschreiben wollte, welcher sich zur Zeit des Transports nicht mehr in Geltung befindet.[6])

Die Frage, ob es den Bahnen gestattet ist, in ihren direkten Verkehren sog. Instradirungs-Tableaux (itinéraires légaux) mit der Wirkung zu veröffentlichen, daß das Gut je nach der Zeit der Aufgabe über die eine oder die andere Route geleitet wird und daß eine entgegengesetzte Vorschrift im Frachtbriefe die Nichtanwendung des direkten Tarifes zu Folge hat, wird zu bejahen sein, sobald eine derartige Tarifvorschrift nach den betr. Landesgesetzen gültig zu Stande gekommen und veröffentlicht worden ist.[6a])

II. Wie aber, wenn der Absender eine Vorschrift über die anzuwendenden Tarife nicht getroffen hat?

In diesem Falle hat die Eisenbahn nach Art. 6 lit. l denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Auch diese Bestimmung, welche dem Interesse des Absenders und dessen muthmaßlicher Absicht Geltung verschaffen will, wird ihrem Grunde und Zwecke nach auf die Wahl der Tarife auszudehnen sein. Im Zweifel aber wird die Absicht und das Interesse des Absenders in der Regel auf die Anwendung des billigsten Tarifes gerichtet sein. Dies ist ausnahmsweise nicht anzunehmen bei solchen Spezial- oder Ausnahms-Tarifen, welche verlängerte Lieferfristen oder verminderte Haftung als Bedingung ihrer Anwendbarkeit vorgeschrieben

---

[6]) Urtheil des Deutschen Reichsgerichts vom 3. Dezember 1889 II. Civ.-Senat, J. S. Kohn und Mittler g. Eisenbahn-Betriebsamt Cöln (Vereinszeitung von 1890 S. 489).

[6a]) In diesem Sinne hat sich auch der französische Kassationshof ausgesprochen: C. c. 9 juin 1891, in den Ann. des ponts et chaussées 1892 Nr. 381. Aus diesem Urtheil ist auch zu entnehmen, daß derartige Tarifbestimmungen in Frankreich mit staatlicher Genehmigung bestehen. Das Gleiche ist in Deutschland bisher der Fall gewesen. Im österreichischen und ungarischen Einführungserlaß zum neuen Betriebsreglement § 51 lit. l. und zum J. Uebereinkommen Art. 6 lit. l. sind dagegen Tarifvorschriften der erwähnten Art für unzulässig erklärt.

haben (Art. 6e in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 und Art. 35). Denn da die Anwendung eines derartigen Tarifs einen Verzicht des Absenders auf Rechte voraussetzt, welche ihm bei Anwendung der gewöhnlichen Tarife zustehen würden, so muß eine derartige Absicht des Absenders, falls sie besteht, ausdrücklich im Frachtbrief ausgesprochen werden (Arg. Art. 6e).

Auch abgesehen hiervon ist es zunächst Sache des Absenders, den Tarif, welchen er angewandt zu wissen wünscht, im Frachtbriefe zu bezeichnen. Unterläßt er dies, so wird die Eisenbahn nach bestem Wissen seiner muthmaßlichen Absicht nachzukommen haben. Aber sie haftet bei der an seiner Statt getroffenen Wahl des Tarifs — billiger Weise — nur für grobes Verschulden. Auch in dieser Hinsicht ist die analoge Anwendung der Vorschriften des Art. 6 lit. l über die Wahl des Transportweges gerechtfertigt. Die Versandtstation ist, zumal bei der meist großen Anzahl konkurrirender Tarife im internationalen Verkehr, nicht bei jeder Sendung in der Lage, unbedingt übersehen zu können, welche der in Frage kommenden Expeditions-Arten die dem Absender vortheilhafteste ist. Sie wird im Zweifel ihrer Pflicht genügend nachkommen, wenn sie den kürzesten Transportweg,[7]) bei ungefähr gleichen Entfernungen aber diejenige Route wählt, auf welcher dar Gut am längsten in einem direkten Verkehr laufen kann. Sie wird auf dem gewählten Transportweg im Zweifel derart kartiren, daß soweit möglich direkte Tarife zur Anwendung kommen, da anzunehmen ist, daß in den Verbänden das Gut am raschesten, (wegen Vermeidung von Umladungen) am zweckmäßigsten und am billigsten[8]) befördert wird.

In dem vorstehend unter I. und II. entwickelten Sinne ist auch die Eingangsformel des Frachtbrief-Formulars zu verstehen:

„Sie empfangen die nachstehend bezeichneten Güter auf Grund der in dem J.Ü. 2c. sowie in den . . . . . Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung zur Anwendung kommen."

[7]) Selbstverständlich gilt diese Regel nur, wenn der Absender nicht einen Tarif vorgeschrieben hat, welche die Einhaltung einer längeren Route nothwendig macht. Entsch. der franz. Cour de cass. vom 22. Dezember 1891, Ann. des p. et chaussées 1892 No. 433.

[8]) Letzteres ist wenigstens die Regel. Indeß ist nicht ausgeschlossen, daß ausnahmsweise — namentlich vorübergehend, bei Tarif-Aenderungen — auf gewissen Strecken das „Zusammenstoßen" der Lokaltarife billigere Sätze ergiebt, als die Anwendung des Verbandstarifes.

§ 30.

2. Erhebung der Fracht (Art. 12 Abs. 1—3).

Im Eisenbahnverkehr herrscht allgemein der Grundsatz, daß es, abgesehen von gewissen aus der Natur der Sache fließenden Ausnahmefällen, dem Absender freigestellt ist, ob er bei Aufgabe des Gutes die Fracht bezahlen, oder ob er dem Empfänger überlassen will, dies bei Empfangnahme des Gutes zu thun.[1] Dem entsprechend sind, auf Grund der Konferenz-Verhandlungen,[2] im Art. 12 Abs. 1—3 des Uebereinkommens die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

I. „Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.“ (Art. 12 Abs. 1).

Hiernach ist es

1. in der Regel und vorbehaltlich der Vorschrift im Absatz 2 dieses Artikels (s. unten Nr. II) dem Belieben des Absenders überlassen, zu bestimmen, ob das Gut frei (franko, frankirt) oder in Fracht (d. h. in überwiesener Fracht, unfrankirt) befördert werden soll. Für letzteres spricht die erwähnte Vermuthung. Es bedarf deshalb nur im Falle der Frankatur eines besonderen Vermerks des

---

[1]) Vergleiche:

Altes deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 53 Abs. 1 Satz 1.

Neue deutsche Verkehrs-Ordnung und neues österreichisch-ungarisches Betriebsreglement § 61 Abs. 1—3. Neues Vereins-Reglement § 50.

Französische Note d'expédition, avis Nr. 5 und Conditions d'application des tarifs généraux, bei Sarrut Nr. 316, 339, 340.

Italienische Tarif-Bedingungen Art. 5 Abs. 6. 7. 8, Art. 92, insbesondere Nota di spedizione lit. d.

Niederländisches Betriebsreglement § 52 Abs. 1.

Alte belgische Conditions réglementaires Art. 67. Neue desgl. Art. 8 Nr. 11 und Art. 11.

Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 56 ff., 67.

Schweiz. Transportgesetz Art. 8. Z. 4.

Schweiz. Transportreglement § 94⁴. 96.

[2]) Insbesondere:

Schweiz. Entwurf Art. 8.

Entwurf der deutschen Kommissare Art. 8.

Protokolle der I. Konf. S. 13. 66. 78—81 zu Art. 8 und S. 13 zu Art. 7.

Protokolle der II. Konf. S. 24. 93 zu Art. 12 und S. 34 und 101 zu Art. 17, ferner S. 140 zu Art. 6.

Absenders im Frachtbrief (s. Art. 6i und das Frachtbriefformular unten rechts).[3])

2. Der Frankatur-Vermerk des Absenders im Frachtbrief („frei“ oder „franko“) umfaßt in Ermangelung einer weiteren besonderen Vorschrift (z. B. „franko Zoll“) des Absenders, der vermuthlichen Absicht desselben entsprechend, die Fracht einschließlich der auf der Versandtstation zur Verrechnung kommenden Nebengebühren. Dagegen sind Kosten, welche erst im Laufe des Transports erwachsen, wie namentlich Zölle, Reparaturkosten u. dergl. im Zweifel nicht einbegriffen.[4])

Nicht zulässig ist es, nur einen Theil der Fracht vorauszubezahlen und einen anderen Theil dem Empfänger zu überweisen.[5]) Man fürchtete, durch Zulassung von Theilfrankaturen Verwickelungen hervorzurufen und die Abrechnung der Bahnen zu erschweren.

3. Im Falle der Frankatur hat der Absender allein für die Bezahlung der Fracht zu sorgen; der Empfänger hat damit in keiner Weise Befassung.

Dies ist außer Zweifel, wenn die Fracht richtig berechnet ist. Wie verhält es sich aber mit der Nacherhebung des irrthümlich zu gering berechneten Franko?[6]) Ist diese Forderung an den Absender oder an den Empfänger zu richten und kann die Eisenbahn die Auslieferung des Gutes verweigern, bis die Berichtigung stattgefunden hat? Diese Fragen wurden auf der zweiten Konferenz wiederholt erörtert. Die Ansichten gingen aber sehr auseinander, und man wollte die Entscheidung lieber von der Anwendung der im Art. 12 enthaltenen Prinzipien, als von einem Majoritäts-Beschlusse abhängig machen.[7]) In der That liegt die Antwort bereits in den Konse-

---

[3]) Bezüglich der Aufnahme des bahnseitigen Frankatur-Vermerks in den Frachtbrief s. oben, § 20 lit. i.

[4]) Derartige Vorschriften finden sich auch im neuen Vereins-Reglement § 50 Zusatz 1—4 und in verschiedenen internationalen Tarifen, z. B. dem deutsch-italienischen und dem deutsch-französischen.

[5]) Dies ergiebt sich schon aus dem Wortlaut des Art. 12 Abs. 1 und Art. 6 i. Die in letzterem ursprünglich beabsichtigte Zulassung von Theilfrankaturen wurde nachträglich gestrichen. Prot. II. Konf. S. 140 zu Art. 6. Auch nach dem schweiz. Transportreglement § 96 Abs. 1 sind theilweise Frankaturen unzulässig. Ebenso nach dem deutsch-italienischen, dem deutsch-französischen und andern internationalen Tarifen.

[6]) Ueber die Zulässigkeit derartiger Nachforderungen s. unten, § 31.

[7]) Prot. der II. Konf. S. 26, 93 (zu Art. 12). Auch bei Berathung des

quenzen der im Uebereinkommen aufgestellten Grundsätze. Durch den Frankaturvermerk hat sich der Absender bereit erklärt, für Bezahlung der Fracht zu sorgen, soweit solche aus den Tarifen ersichtlich ist. Eine Berichtigung der bei der Berechnung unterlaufenen Fehler ist deshalb nach der Absicht der Parteien zwischen der Eisenbahn und dem Absender vorzunehmen. Und wie im Falle der Frankatur dieser (und nur dieser) die von ihm etwa zuviel bezahlte Fracht zurückzufordern hat, so hat auch er, und nicht der Empfänger, die zu wenig erhobene zu vergüten.[8]) Die Zurückbehaltung des Gutes wegen einer derartigen Nachforderung wird — abgesehen von der darin liegenden Unbilligkeit — schon deshalb nicht zu rechtfertigen sein, weil sich die Eisenbahn durch Annahme des mit dem Frankatur-Vermerk versehenen Frachtbriefes verpflichtet hat, das Gut dem Empfänger frachtfrei herauszugeben, somit derartige Ansprüche nur gegen den Absender geltend machen kann.

Anders verhält es sich mit Frachtzuschlägen wegen unrichtiger Inhaltsangabe oder wegen Ueberlastung eines vom Absender selbst zu verladenden Wagens. Da in diesen Fällen die Eisenbahn nicht in der Lage war, derartige Forderungen schon beim Abschluß des Frachtvertrages geltend zu machen, so kann ihr auch nicht zugemuthet werden, die Sendung — selbst wenn sie frankirt ist — ohne Befriedigung ihrer desfallsigen auf dem Gute haftenden Ansprüche abzuliefern.[8a])

Zölle und sonstige, unterwegs entstandene Kosten hat der Empfänger auch im Falle der Frankatur zu zahlen, soweit sich die Frankatur nicht ausdrücklich auch hierauf erstreckt.[9]) Aber er hat alle diese Verpflichtung selbstverständlich nur, wenn er die Sendung annimmt.

4. Bei unfrankirten Sendungen gilt die Fracht als auf den Empfänger überwiesen. Die Ueberweisung kann selbstverständlich an sich noch keine Verpflichtung des Empfängers bewirken, die Fracht zu bezahlen. Diese Verpflichtung tritt aber ein durch Annahme des

---

Art. 17 (S. 34. 101) wurden diese Fragen wieder angeregt, aber absichtlich unentschieden gelassen.

[8]) Man kann sich für die entgegengesetzte Ansicht auch nicht auf Art. 16 und 17 berufen. Der Empfänger hat immer nur nach Maßgabe des Frachtbriefes zu zahlen, und aus dem Frachtbriefe geht im Falle der Frankatur ja gerade hervor, daß die Zahlung der Fracht lediglich Sache des Absenders ist.

[8a]) S. auch oben, § 23 IV. 4, und unten § 39 Z. 2.

[9]) S. Anm. 2 zu diesem Paragraphen.

Frachtbriefes und des Gutes seitens des Empfängers (Art. 16. 17). Thatsächlich wird ihm die Sendung in der Regel erst ausgeliefert, nachdem er den Frachtbrief „ausgelöst", d. h. die darauf haftenden Beträge, bezahlt hat.[10])

Die Eisenbahn aber erklärt sich dadurch, daß sie die Sendung unfrankirt zum Transport annimmt — wozu sie nach Obigem in der Regel verpflichtet ist — mit der Anweisung der Fracht auf den Empfänger einverstanden. An den Absender kann sie sich deshalb nur dann — aber auch immer dann — halten, wenn der Empfänger die Annahme verweigert. Das Gleiche gilt auch für andere dem Empfänger überwiesene Beträge.

II. „Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden." (Art. 12 Abs. 2.)

Diese Bestimmung bildet eine Ausnahme von der im Abs. 1 des gegenwärtigen Artikels — s. die vorangehende Nr. I — aufgestellten Regel. Eine ähnliche Festsetzung findet sich in fast sämmtlichen internen und internationalen Reglements.[11]) Der Grund dieser Vorschrift liegt offenbar darin, daß der Eisenbahn billiger Weise nicht zugemuthet werden kann, die Mühe und die Kosten des Transports aufzuwenden, wenn ihr die Bezahlung des Transportpreises nicht gesichert ist. Diese Sicherheit besteht bei unfrankirten Sendungen im Allgemeinen in dem Retentions- und Pfandrecht, welches die Eisenbahn am Gute hat.[12]) Eine solche Garantie ist aber bei Gütern der gedachten Art nicht in genügendem Maße oder doch nicht unter allen Umständen vorhanden.

Die Entscheidung darüber, ob das Gut diese Sicherheit bietet, hängt zunächst vom „Ermessen der annehmenden Bahn" ab. Dieses Ermessen ist insofern endgültig maßgebend, als, sobald das Gut ohne Vorausbezahlung der Fracht angenommen ist, auch die folgenden Bahnen den Weitertransport nicht an die Bedingung der Vorausbezahlung der Fracht knüpfen können.[13]) Dagegen steht selbstverständlich dem Absender gegen die Zurückweisung des nicht frankirten

---

[10]) Vergl. § 36 Nr. I. 4, Nr. II. und § 39.

[11]) S. die Citate in Anm. 1.

[12]) S. unten § 36 (zu Art. 16 und 17) und § 40 (zu Art. 21).

[13]) Dies ergiebt sich aus der Transportgemeinschaft der auf Grund des

Gutes nicht nur die Beschwerde an höhere Verwaltungs- und an die Aufsichtsbehörden, sondern auch der Rechtsweg offen, sofern nachgewiesen werden kann, daß keine der Voraussetzungen des Art. 12 Abs. 2 vorliegt.

Wenn — wie dies z. B. in Art. 15 des Vereins-Uebereinkommens und verschiedenen internationalen Tarifen[14]) geschehen ist — eine Anzahl von Bahnen sich zum Voraus darüber verständigen, daß innerhalb ihres Verkehrs gewisse Gegenstände dem Frankaturzwang unterliegen sollen, so ist die Ausführung eines derartigen Abkommens dem Publikum gegenüber insoweit zulässig, als die Voraussetzungen zutreffen, welche die Eisenbahn gemäß Art. 12 Abs. 2 zum Verlangen der Vorausbezahlung der Fracht ermächtigen.

Auch die in vielen Tarifen und in verschiedenen internen Reglements[15]) vorkommende Bestimmung, daß für Thiersendungen Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, wird vom Standpunkt des internationalen Uebereinkommens insofern kaum zu beanstanden sein, als Thiere auf einem längeren Transport leicht zu Grunde gehen und in diesem Falle die Fracht nicht sicher decken.

III. „Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern." (Art. 12 Abs. 3.)

Auch diese Vorschrift steht im Einklange mit einer im Eisenbahnverkehr allgemein beobachteten Uebung.[16])

Es kann gerade im internationalen Verkehr besonders leicht vorkommen, daß der Betrag der Gesammtfracht der Aufgabestation nicht genau bekannt ist. Dies hindert indeß die Frankirung nicht,

---

internationalen Frachtbriefes befördernden Eisenbahnen. Art. 1, 5 Abs. 1, 27 Abs. 1, 2. Vergl. oben. § 18 I. Die folgenden Bahnen werden aber unter Umständen aus der ungehörigen Ausübung jenes Rechtes der Versandtbahn Regreßansprüche herleiten können. Vergl. Vereins-Uebereinkommen Art. 15 Nr. 2.

[14]) S. z. B. die Zusätze des deutsch-italienischen und des deutsch-französischen Tarifs zu Art. 12 Abs. 2 des J. Uebereinkommens.

[15]) So in der Deutschen Verkehrs-Ordnung § 44 Abs. 6. In das neue österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement ist dagegen eine derartige Bestimmung nicht aufgenommen.

[16]) Vergl. Prot. der I. Konf. S 13 (zu Art. 7) und die Citate in Anm. 1 dieses Paragraphen.

Der Frankaturvermerk erfolgt auch in diesem Fall auf dem Frachtbrief — vgl. Art. 6 lit. i und § 20 i — selbstverständlich mit entsprechender Notiz.

weder die freiwillige, noch die gezwungene. In einem solchen Falle erfolgt vielmehr die vorläufige Vorauszahlung der Fracht mittels „Hinterlegung" des ungefähren Betrages, d. h. mittels dessen Einzahlung an die Kasse der Versandtbahn behufs Abrechnung auf den endgültig festzustellenden Beförderungspreis. — Der im Eisenbahnverkehr allgemein bestehenden Uebung zufolge wird einer derartigen Sendung eine „Frankaturnote" beigegeben, nach deren Ausfüllung durch die Nachbahnen die endgültige Abrechnung mit dem Absender stattfindet.

§ 31.

3. Berichtigung unrichtiger Frachtberechnungen (Art. 12 Abs. 4).

Aus dem im Art. 11 ausgesprochenen Grundsatz, daß die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife erfolgt, ergiebt sich als nothwendige Konsequenz, daß eine Berichtigung einzutreten hat, falls die Berechnung in irgend einer Weise anders erfolgt ist, als in ordnungsmäßiger Anwendung dieser Tarife auf die thatsächlichen Verhältnisse, wie sie sich aus dem Frachtbrief ergeben (vergl. Art. 16 Abs. 1 und Art. 17). Indeß muß man in dieser Hinsicht zwei Fälle von wesentlich verschiedener Natur unterscheiden: einerseits Anwendung eines nicht ordnungsmäßig zu Stande gekommenen Tarifs oder willkührlicher auf einem Privat-Uebereinkommen zwischen der Eisenbahn und dem Absender oder dem Empfänger beruhenden Frachtsätze — andererseits unrichtige Anwendung eines zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifs. Der erstere Fall ist bereits an anderem Orte erörtert worden.[1]) Von letzterem Falle — und von ihm allein — handelt Artikel 12 Abs. 4, indem er, in wesentlicher Uebereinstimmung mit dem in den einzelnen vertragschließenden Staaten geltenden Recht[2]) auf Grund der bezüglichen Verhandlungen[3]) folgendes vorschreibt:

---

[1]) S. oben § 28 Nr. I. 2 und Anm. 8 und Nr. II. 1 b. Vergl. auch unten, Anm. 7.

[2]) Vergleiche:

Altes deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 53 Abs. 2.

Neue deutsche Verkehrs-Ordnung und neues österreichisch-ungarisches Reglement § 61 Abs. 4.

Neues Vereins-Reglement § 50 Abs. 4 und Zus. 5. 6.

Für die französische Theorie und Praxis s. unten Anm. 4 und 5.

Italienische Tarifbedingungen von 1885 Art. 136.

Niederländisches Betriebs-Reglement § 52 Abs. 3.

„Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Abs. 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.“

Im Einzelnen ist hierzu Nachstehendes zu bemerken:

I. Der erste Satz obiger Bestimmungen setzt voraus, daß die Berechnung der bezahlten Transportkosten aus unrichtiger Anwendung des zu Recht bestehenden Tarifes hervorgegangen ist: mag dies von einem Irrthum oder von anderen Umständen, namentlich absichtlich unrichtiger Handhabung des Tarifs seitens der Bediensteten der Eisenbahn herrühren; das Gesetz macht in dieser Hinsicht keinen Unterschied.

Im Uebrigen kann der erwähnte Unterschied zwischen dem bezahlten und dem rechtmäßig geschuldeten Transportpreise die verschiedensten Ursachen haben. Solche sind namentlich: Anwendung eines Spezial- oder Ausnahme-Tarifes, dessen thatsächliche Voraussetzungen nicht vorliegen, — Nichtanwendung eines vom Absender verlangten und nach den Umständen des Falles anwendbaren derartigen Tarifes, — irrige Einordnung des Gutes in eine höhere oder niedrigere Tarifklasse, — Unrichtigkeiten betreffs der Anzahl der vom Gute zurückgelegten Kilometer oder des der Berechnung der Fracht zu Grunde zu legenden Gewichtes des Gutes, — Abrundung dieses Gewichtes nach anderen als den im Tarife angenommenen Grundsätzen, — endlich eigentliche Rechnungsfehler bei Feststellung der Fracht oder der Nebengebühren, wie unrichtige Multiplikation der

---

Neue belgische Conditions réglementaires Art. 11 Abs. 2 und 3.
Russisches allgemeines Eisenbahngesetz Art. 72.

[3]) Der erste Satz des Art. 12 Abs. 4 wurde bereits auf der I. Konferenz nach dem Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 8) angenommen: Protokolle Seite XIV. 16, 70 (zu Art. 8). Die übrigen Bestimmungen stammen aus der II. Konferenz: Prot. S. 24 ff., 92 ff. (zu Art. 12).

betreffenden Faktoren, irrthümliche Addition der verschiedenen Positionen des Frachtbriefes und ähnliche Unrichtigkeiten.

II. Unter den angegebenen Voraussetzungen ist die Plus- oder Minus-Differenz zwischen den wirklich erhobenen Transportkosten und denjenigen, welche bei richtiger Anwendung des Tarifs zu erheben gewesen wären, zu erstatten. Dieser Grundsatz findet gleichmäßige Anwendung zum Vortheil und zum Nachtheil des Absenders oder des Empfängers, für und gegen die Eisenbahnverwaltung. „Wenn diese überall einen Kontroldienst eingerichtet hat, um Unrichtigkeiten, welche bei Berechnung der Taxen zum Nachtheil der Absender oder zu ihrem eigenen Schaden vorgekommen sind, zu ermitteln und um den Betheiligten die Ueberhebungen zu erstatten, kann man ihr nicht ohne Ungerechtigkeit die Befugniß verweigern, die Nachzahlung von Frachtbeträgen zu fordern, welche sich als zu niedrig berechnet herausgestellt haben."[4]) Dem desfallsigen Verlangen der Eisenbahn kann auch nicht etwa ihr ausdrückliches oder stillschweigendes Einverständniß mit der Anwendung eines niedrigeren Frachtsatzes entgegengehalten werden,[5]) denn derartige Begünstigungen sind nach Art. 11 verboten und nichtig. Ebensowenig kann dem Absender oder Empfänger die

---

[4]) Urtheil des französischen Kassationshofes vom 17. August 1864. Die Rechtsprechung des Gerichtshofes ist in dieser Hinsicht stets die gleiche geblieben: siehe Sarrut Nr. 584 und die neueren Erkenntnisse vom 27. November 1882, vom 2. August 1887 und vom 26. Dezember 1888 (in den Ann. des Ponts et Chaussées 1883 No. 552, 1888 No. 223 und 1889 No. 316). Im Urtheil vom 27. November 1882 ist u. A. ausgeführt:

„Vu l'art. 105 du Code de commerce, Attendu que la règle qu'il consacre ne s'étend point au cas d'erreur commise dans l'application des tarifs dûment homologués qui régissent les transports effectués par les compagnies de chemins de fer; que ces tarifs ayant force de loi pour les compagnies comme pour le public, toute fausse application qui en est faite au détriment de l'une des parties constitue, non pas l'exécution d'une convention susceptible d'être converte par la réception des marchandises et par le payement du prix de transport, mais un payement sans cause légale donnant ouverture à répétition."

[5]) Wie ein dem preußischen Eisenbahnwesen angehöriger Jurist — Eger bei v. Stein 1891 S. 530 — schreiben mag: „Doch würde die Nachforderung dann freilich nicht begründet sein, wenn sich aus den Thatumständen das ausdrückliche oder stillschweigende Einverständniß der Eisenbahnverwaltung ergiebt, einen niedrigeren Frachtsatz (als den tarifmäßigen) zur Anwendung zu bringen," ist schwer zu begreifen. Wenn eine derartige Anschauungsweise zur Herrschaft gelangte, so wäre damit dem Unwesen heimlicher Tarifbegünstigungen die bequemste Hinterthür geöffnet. Vergl. oben, § 28, Anm. 12 und 16.

Einrede nützen, er sei durch eine irrthümliche Auskunft seitens der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten oder durch die regelmäßige Anwendung eines zu niedrigen Tarifsatzes zu unrichtigen Kombinationen verleitet und dadurch beschädigt worden.[6]) Die Zulassung eines derartigen Einwandes würde gleichfalls dem Verbote des Art. 11 und zudem dem Sinn und dem Wortlaute des Art. 12 Abs. 4 widersprechen,[7]) indem hier ohne irgendwelche Ausnahme dem Publikum wie der Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt ist, die durch unrichtige Anwendung der Tarife entstandenen Differenzen zu vergüten.

Die Frage, ob der Absender oder aber der Empfänger die Ergänzung des Frachtbetrages zu bezahlen bezw. das zur Ungebühr bezahlte zurückzufordern hat, ist bereits an anderer Stelle — § 30 I. 3, 4 — zur Erörterung gelangt. Hier sei nur kurz wiederholt, daß im Allgemeinen derjenige, welcher die Fracht zu bezahlen hat — also bei frankirten oder zurückgewiesenen Sendungen der Absender, bei angenommenen unfrankirten Sendungen der Empfänger — auch zur Richtigstellung des Frachtbetrages verpflichtet und berechtigt ist.

III. Die Verbesserung der bei Anwendung des Tarifes vorgekommenen Fehler kann — sowohl seitens der Eisenbahn, als des

---

[6]) Die entgegengesetzte Ansicht, welcher für das französische Recht eine große Anzahl gleichmäßiger Entscheidungen von Handelsgerichten und die Autorität des Herrn Bédarride (s. die citirten Nr. 37 ff.) zur Seite steht, stützt sich auf die Erwägung, daß der Irrthum in derartigen Fällen auf Seiten des Publikums ein entschuldbarer, auf Seiten der EB.-Verwaltung ein unentschuldbarer sei. Aber dieser Theorie wird, wie uns scheint mit Recht, entgegengehalten, daß sie in ihrem Ergebnisse auf die Rechtfertigung der Nichtachtung des Tarifs hinausläuft, welcher kraft seiner Publicität Jedermann bekannt sein muß und, im Hinblick auf seine Genehmigung durch die Staatsbehörden, unter den Parteien gleiches und unabänderliches Recht schafft. Vergl. Sarrut die cit. Nr. 581 ff. und die in Anm. 4 nachgewiesene constante Praxis des franz. Cassationshofes.

Auf den Berner Konferenzen war man über die letztere Anschauungsweise einverstanden. Ein Vorschlag auf eine Zusatzbestimmung des Inhalts: „Ist über das Gut ein Recepisse ausgestellt oder auf der Empfangsstation Avis dem Empfänger zugesandt, so bleibt die Bahn für die durch die unrichtigen Frachtberechnungen entstandenen Unkosten verantwortlich" — wurde mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

[7]) Anders verhält es sich mit dem Einwande der Beschädigung des Publikums durch Druckfehler oder sonstige ordnungswidrige Publikationen des Tarifs, deren bereits in Anm. 1 gedacht ist. Die Vermengung der im Eingange dieses Paragraphen erwähnten grundsätzlich verschiedenen Fälle — wie dies z. B. durch Eger bei v. Stein 1891 S. 530 geschieht — führt auch praktisch zu unrichtigen Konsequenzen. Vergl. Anm. 5.

Publikums — nur verlangt werden innerhalb eines Jahres vom Tage der Zahlung an. Diese kurze Frist, welche den Rechten der kontrahirenden Staaten bisher nicht bekannt war,[8]) ist im Interesse der Sicherheit des Handels und einer beschleunigten Vereinigung der gegenseitigen Abrechnungen der Eisenbahnverwaltungen in das Uebereinkommen aufgenommen. Als Tag der Zahlung wird bei Frankaturvorschüssen (Art. 12 Abs. 3) nicht der Tag der Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages, sondern der Tag der endgültigen Abrechnung zu betrachten sein.

Zweifelhaft könnte es scheinen, ob es sich hier um eine Frist im engeren Sinne handelt, welche vom Richter ex officio zu berücksichtigen wäre, oder aber um eine Verjährung, welche nur im Wege der Einrede auf die Klage geltend gemacht werden kann. Für die letztere Annahme dürfte der Umstand sprechen, daß Art. 45 Abs. 3, welchem zufolge bezüglich der Unterbrechung der Verjährung die Gesetze des Landes entscheiden, wo die Klage anzustellen ist, auch auf den in Art. 12 Abs. 4 vorgesehenen Fall Anwendung finden soll.

IV. Die Bestimmung im Eingange des Art. 44, wonach mit Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen, findet auf die Berichtigung unrichtiger Frachtberechnungen im Sinne des Art. 12 Abs. keine Anwendung. In der That kann jene Vorschrift des Art. 44 ebensowenig beabsichtigen, derartige Richtigstellungen auszuschließen, als dies die Meinung der analogen Bestimmungen in den Gesetzen der einzelnen kontrahirenden Staaten (s. insbesondere Code de commerce Art. 105 — auch in der ihm durch das Gesetz vom 11. April 1888 gegebenen neuen Fassung — und deutsches Handelsgesetzbuch Art. 408) gewesen ist.[9]) Die ausdrückliche desfallsige Bestimmung im Art. 12 Abs. 4 des Uebereinkommens hat nur den Zweck, etwaige Zweifel Rechtsunkundiger auszuschließen.

---

[8]) aber nach dem Vorgange des Uebereinkommens nunmehr in verschiedene neue Reglements, z. B. das deutsche, österreichisch-ungarische und belgische (in letzterem mit 6-monatlicher Frist), auch schon früher in das russische Eisenbahngesetz vom Jahre 1885, Eingang gefunden hat. Vergl. Anm. 2.

[9]) Vergl. oben, Anm. 4.

Wenn Eger — bei v. Stein 1891 S. 532 — meint: „Wäre diese Ausnahme nicht ausdrücklich im Art. 12 al. 4 Satz 4 ausgesprochen, so würde nach erfolgter Zahlung der Fracht rc. und Annahme des Gutes der Absender bezw. Empfänger nicht berechtigt sein, eine Nachforderung wegen zu hoch berechneter Fracht oder Gebühren gegen die Eisenbahn geltend zu machen", so beweist dies nur, daß der Gesetzgeber gewissen Auslegern gegenüber nicht vorsichtig genug sein kann.

§ 32.

VI. Nachnahme und Vorschuß (Art. 13. Ausf.-Best. § 5).

Nach einer allgemein verbreiteten Handelsübung, welche in den Rechten sämmtlicher kontrahirender Staaten, sowie auch im internationalen Verkehr Eingang gefunden hat,[1]) kann bei Abschluß des Frachtvertrages vereinbart werden, daß das Gut dem Empfänger nur ausgefolgt werden soll gegen Bezahlung einer im Frachtbrief anzugebenden Summe, welche der Absender zu beziehen hat. Sofern diese Nachnahme im weiteren Sinne (somme à faire suivre) dem Absender erst „nach Eingang“, d. h. nach der Bezahlung durch den Empfänger, vergütet wird, heißt sie Nachnahme im engeren Sinn (Nachnahme „nach Eingang,“ remboursement). Wird sie aber — was nur ausnahmsweise geschieht — dem Absender sofort bei Aufgabe des Gutes baar bezahlt, so ist dies ein Vorschuß (oder „Baar-Vorschuß“, débours, déboursé).[2])

Wie bereits aus dem bisher Bemerkten hervorgeht, fließt das Nachnahmeverfahren nicht mit Nothwendigkeit aus dem Wesen des

---

[1]) Vergleiche:

Altes deutsches, österreichisches, ungarisches und Vereins-Reglement § 54.

Neue deutsche Verkehrsordnung, österreichisches und ungarisches Reglement § 62, 64, Abs. 9. Neues Vereins-Reglement § 51, 53 Zusatz 1.

Niederländisches Betriebs-Reglement § 53.

Alte Belgische Conditions réglementaires Art. 66. Neue desgl. Art. 15.

Italienische Tarifbedingungen (1885) Art. 121. 122.

Für Frankreich das bei Sarrut, législation 2c. Nr. 316 und 317 (vergl. 341) mitgetheilte Muster der französischen Note d'expédition in welcher als „somme à faire suivre“ das „remboursement“ und die „débours“ aufgeführt sind.

Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 74. 75.

Schweizerisches Transportreglement § 97.

[2]) Diese Unterscheidung findet sich namentlich im Frachtbrief. Art. 6 k. und Formular Anl. 2. Vergl. oben, § 20 I. k.

So wichtig dieser Unterschied auch an sich ist, so ist doch die rechtliche Natur beider Arten der Nachnahme (im weiteren Sinne) die gleiche. Auch der Baarvorschuß ist nicht etwa ein Darlehen, sondern nur die anticipirte Aushändigung des von der Eisenbahn einzuziehenden, auf dem Gute haftenden Betrages an den Absender.

In einem andern Sinne werden unter débours die vor der Aufgabe auf das Gut verwendeten Kosten, namentlich die Vorfracht im Gegensatz zu der vom Absender auf das Gut gelegten Werthnachnahme — remboursement — verstanden. Vergl. Art. 13 Abs. 3 (unten III. 1) und Sarrut Nr. 341 ff. Auch diese Unterscheidung ist — wenigstens für das Recht des Uebereinkommens — ohne wesentliche rechtliche Erheblichkeit.

Frachtvertrages, ist aber eine denselben häufig begleitende und damit auf's Innigste zusammenhängende Einrichtung. Ueber ihre rechtliche Natur gehen die Anschauungen der Theorie nicht durchweg einig. Im Wesentlichen handelt es sich bei beiden Arten der Nachnahme um eine Anweisung [2a]) oder einen Auftrag des Absenders an den Frachtführer, bei Ablieferung des Gutes eine im Frachtbrief festgesetzte Summe vom Empfänger zu erheben und dem Absender zu übermitteln, jedenfalls aber das Gut nicht ohne Bezahlung der darauf haftenden Summe abzuliefern. Bei Beurtheilung dieses Rechtsverhältnisses wird somit eine Kombination der Grundsätze des Frachttrages und des Mandats stattzufinden haben. [3])

Indem das Berner Uebereinkommen das Institut der Belastung des Gutes mit Nachnahme in den Kreis der von ihm geregelten Materien aufgenommen hat, [4]) ist es im Allgemeinen von obigem Begriffe der Nachnahme als einer den Rechten der vertragschließenden Staaten gemeinsamen und auch im internationalen Verkehr bestehenden Einrichtung ausgegangen.

Es trifft im Art. 13 Bestimmungen sowohl über die Voraussetzungen, unter welchen die Nachnahme statthaft ist, als über die Verpflichtungen, welche dadurch dem Absender und der Eisenbahn auferlegt werden.

Was nun zunächst

I. die Voraussetzungen betrifft, unter welchen eine Sendung mit Nachnahme belastet werden darf, so bestimmt das Uebereinkommen in Art. 13 Abs. 1:

„Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit über-

---

[2a]) Daher der italienische Ausdruck „assegno“ für Nachnahme.

[3]) Besonders scharf ist der Gesichtspunkt des Mandats hervorgehoben in der Denkschrift des italienischen Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel: Annali del Industria 1881 S. 68—71.

[4]) Bezüglich der Verhandlungen vergl.:

Entwurf der deutschen Kommissare, Art. 8a und Ausf.-Best. § 5.
Denkschrift hierzu.
Prot. der I. Konf. zu Art. 8 und 8a. S. 13, 14, 67.
„ „ „ „ „ Ausf.-Best. § 5 S. 58.
„ „ II. „ „ Art. 13 S. 27, 93.
Entwurf der III. Konf. (Art. 13 und Ausf.-Best. § 5 unverändert) S. 75, 90.

steigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12 Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden."[5])

Hiernach ist das Recht des Absenders, der Eisenbahn beim Abschluß des Eisenbahn-Frachtvertrages den Auftrag zur Einziehung einer auf dem Gute haftenden Summe zu geben, und die Pflicht der Eisenbahn, diesen Auftrag anzunehmen, außer Zweifel gesetzt."[5a]) Jene Befugniß und diese Pflicht erleiden indeß die nachstehenden Beschränkungen:

1. Die Nachnahme darf die Höhe des Werthes des Gutes nicht übersteigen. Das Institut der Nachnahme hat den wesentlichen Zweck, den Absender auf eine einfache und sichere Weise in den Besitz derjenigen Beträge zu setzen, welche ihm unter Umständen der Empfänger in Folge der Uebersendung des Gutes schuldet. Dies können Spesen sein, oder auch der Preis, oder beides. Würde aber die Nachnahme den Werth des Gutes einschließlich der darauf verwendeten Kosten übersteigen, so würde dies ihrem Zwecke nicht entsprechen und der Eisenbahn eine Mühewaltung auferlegen, welche mit ihrer Eigenschaft als Frachtführer nichts mehr gemein hat. Auch könnte dies leicht die Zurückweisung des mit übermäßiger Nachnahme belasteten Gutes seitens des Absenders und damit den Eisenbahndienst ungebührlich belästigende Weiterungen zur Folge haben. Mit derartigen Erwägungen hängt auch die Frage zusammen, ob für das zulässige Maximum der Nachnahme der Werth des Gutes am Versandt-Orte oder am Emfangs-Orte maßgebend sein soll. „Man hat

---

[5]) Der erste und der dritte Satz sind dem Entwurf der deutschen Kommissare entnommen. Prot. der I. Konf. zu Art. 8 und 8a. S. 13. 14. 67. Der zweite Satz, schon durch die I. Konf. grundsätzlich angenommen (Prot. S. 58 zu § 5 der Ausf.-Bestimmungen), ist erst durch die II. Konf. (S. 27, 93) ausdrücklich beigefügt.

Die Bestimmungen des Art. 13 sind zum größten Theil in den § 62 der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichischen und ungarischen Betriebsreglements übergegangen. Doch findet sich daselbst keine andere Beschränkung des Höchstbetrages der Nachnahme, als durch den Werth des Gutes. Nach den alten Reglements waren Vorschüsse auf den Werth des Gutes nur bis zu 300 Mk. zugelassen.

[5a]) Nach französischem Recht besteht eine derartige Verpflichtung nur für Kosten und Auslagen (frais et débours), nicht aber für Werthnachnahme (remboursement). Sarrut Nr. 346 ff. Prot. der I. Konf. S. 14 zu Art. 8 a. (Vergl. auch Anm. 2).

dies absichtlich nicht genau bestimmt, da es lediglich die Absicht ist, auszusprechen, daß der Betrag der Nachnahme in einer gewissen Beziehung zum Werthe des Gutes stehe und denselben nicht unverhältnißmäßig übersteige."[6]) Die betreffende Preisdifferenz wird in der Regel der Versandtstation gar nicht genauer bekannt sein; auch wird eine höhere Nachnahme bewilligt werden können, wenn das Gut frankirt ist, als wenn es in Fracht versendet wird. Kurz, sobald die Höhe der Nachnahme derartig ist, daß die Annahme des Gutes seitens des Empfängers zweifelhaft wird, soll die Versandtstation nicht gehalten sein, sich darauf einzulassen.

2. Die Nachnahme darf in der Regel den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nicht übersteigen.[7]) Der § 5 der erwähnten Bestimmungen verordnet in dieser Hinsicht:

„Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt."

Eine Ausnahme ist jedoch dann gestattet, wenn sich sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen geeinigt haben, einen höheren Betrag zuzulassen, was aus den betreffenden Verbands-Tarifen oder Reglements ersichtlich sein muß.[8]) Regel und Ausnahme beruhen auf der gleichen Erwägung. Es kann der Eisenbahn einerseits nicht zugemuthet werden, Nachnahmen, auch wenn sie den Werth des Gutes nicht übersteigen, in beliebiger Höhe anzunehmen. Denn, wenn die Eisenbahn bei regelmäßiger Geschäftsbehandlung auch nicht wohl einen Schaden erleiden kann, da sie die Nachnahmesumme erst nach Eingang zu bezahlen braucht, so schließt ein derartiges Geschäft mit hohen Summen doch immer eine große Verantwortlichkeit in sich, welche, bei vorkommenden Unregelmäßigkeiten, für die Eisenbahn sehr nachtheilig werden kann. Auch ist nicht jede Station in der Lage, stets ungemessene Summen bereit zu halten, um sie sofort nach erfolgter Nachricht von der Zahlung seitens des Empfängers an den Absender herauszuzahlen. Andererseits ist nicht abzusehen, warum es den Bahnen verwehrt sein soll, höhere Nachnahmen anzunehmen, voraus-

---

[6]) Bericht der I. Kommission in dem Prot. der II. Konf. S. 94 vergl. mit dem betreffenden Antrag S. 27.

[7]) Diese Bestimmung war bereits im Entwurf der deutschen Kommissare zur I. Konferenz vorgesehen; von dieser ist aber der vorgeschlagene Höchstbetrag von 1000 Frks. auf 2000 Frks. erhöht worden.

[8]) Prot. der I. Konf. S. 58 zu § 5. Eine erst im einzelnen Fall getroffene Verständigung würde dem Grundsatz der Publicität der Tarife und der Rechtsgleichheit widerstreiten.

gesetzt, daß dadurch keine der nachfolgenden Bahnen gegen ihren Willen belastet wird.[9])

3. Es dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden diejenigen Güter, für welche gemäß Art. 12 Abs. 2 Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, nämlich: dem schnellen Verderben unterliegende oder die Fracht nicht sicher deckende Güter. Der Grund dieser Bestimmung ist — ähnlich wie im Falle der Nr. I[1] dieses Paragraphen — die Befürchtung, daß der Empfänger derartige Güter, wenn sie mit Nachnahme belastet sind, leicht zurückweisen wird.

II. Hinsichtlich der Gegenleistung des Absenders bestimmt das Uebereinkommen im Art. 13 Abs. 2:

„Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet."

Hierzu ist zu bemerken:

1. Der Wortlaut und Sinn dieser Bestimmung läßt keinen Zweifel darüber zu, daß die Gebühr schon durch die bloße Aufgabe des mit Nachnahme belasteten Gutes fällig wird, gleichviel ob die Nachnahme zur Erhebung gelangt oder nicht.[10])

2. Es kommt die tarifmäßige Provision zur Erhebung. Hierunter wird im Allgemeinen der Gebührenansatz derjenigen Tarife zu verstehen sein, unter deren Herrschaft die betreffende Sendung reist und welche auch für die Erhebung der Fracht in Betracht kommen.[11]) Im Sinne obiger Bestimmung und im Hinblick auf die Einheitlichkeit des internatinnalen Transports kann indeß die Nachnahmeprovision nur einmal für die ganze Strecke zur Erhebung gelangen. Sofern also für diese ein direkter Tarif nicht bestehen sollte, würde nur erübrigen, diejenige Provision in Ansatz zu bringen, welche sich aus dem zunächst zur Anwendung kommenden direkten Tarife oder eventuell aus dem Tarife der Versandtbahn ergiebt. Bezüglich der Höhe der Provision legt das Uebereinkommen den Eisenbahnen eine Beschränkung nicht auf; sie sind in dieser Hinsicht lediglich an

---

[9]) S. Prot. der I. Konf. S. 14 zu Art. 8a und zu § 5 der Ausführungsbestimmungen. Prot. der II. Konf. S. 27, 94 zu Art. 13.

[10]) Bericht der I. Kommiss. Abs. 2 in dem Prot. der II. Konf. S. 94. Dies entspricht auch den in den einzelnen Staaten bestehenden Bestimmungen. Vergl. Anm. 1.

[11]) S. § 29 und namentlich die Eingangsformel des Frachtbriefes. Diese verweist neben den Bestimmungen des Uebereinkommens auch auf „die in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen".

die Vorschriften ihrer Landesgesetze und Konzessionen bezüglich der Genehmigung der Tarife gebunden.

Im Uebrigen handelt diese Bestimmung nur von der Provision für Nachnahmen (in beiderlei Form), nicht aber auch von der Provision für sonstige Baarauslagen der Eisenbahn. Ob Vergütungen der letzteren Art zulässig sind, hängt gemäß Art. 11 Abs. 2 davon ab, ob derartige Sätze sich in den Tarifen finden. Niemals aber dürfen die Frachtantheile der am Transport auf denselben Frachtbrief betheiligten Eisenbahnen als Nachnahme behandelt und dafür Provision erhoben werden.[12])

III. Bezüglich der Verpflichtung der Eisenbahn, den Nachnahmebetrag auszuzahlen, bestimmt das Uebereinkommen im Art. 13 Abs. 3:

„Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind."

Hiernach steht es

1. im Belieben der Eisenbahn, ob sie den Betrag, welchen der Absender vom Empfänger zu beziehen wünscht, sofort oder erst nach Eingang ausbezahlen will. Im ersteren Falle liegt ein Baarvorschuß (débours im Sinne des Art. 6k und des Frachtbrief-Formulars) vor, im letzteren eine Nachnahme im engeren Sinne (remboursement). Ob die eine oder die andere Art der Nachnahme zur Anwendung kommt, hängt somit ganz vom Ermessen der Eisenbahn ab, welche darüber auch zum Voraus durch ihre Tarife und Reglements-Bestimmung treffen kann.[13]) Eine Ausnahme besteht auch nicht zu Gunsten der Vorfrachten und anderer vor Aufgabe des Guts auf dieses gemachte Verwendungen (débours im Sinne des Art. 13, Abs. 3).[14]) Es steht dem früheren Frachtführer oder dem Spediteur,

[12]) Vergl. § 54 Abs. 3 und 4 des alten deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereinsreglements und § 62 Abs. 2 der neuen Reglements, bezw. Zusatzbestimmung 4 zu § 51 des neuen Vereinsreglements. Vergl. auch deutsch-französischen Verbandstarif 1893, Zusatzbestimmung 5 zu § 13 des Reglements und deutsch-italienischen Verkehr (1893) eod. Zusatzbestimmung 2.

[13]) Dies ist zur Vermeidung von Mißverständnissen, welche sich aus der oben und in Anm. 2 erwähnten Doppelbedeutung des Ausdrucks débours ergeben könnten, ausdrücklich bestimmt. Prot. der I. Konf. S. 13/14 zu Art. 8.

[14]) Sofern derartige Bestimmungen nicht getroffen sind, hängt es vom Er-

welcher das Gut vom See- oder Landtransport übernommen hat, bei Aufgabe des Gutes zum internationalen Transport frei, seine Fracht und sonstige Kosten als Nachnahme „nach Eingang" (remboursement) auf das Gut zu legen; aber er kann nicht verlangen, daß die Eisenbahn diese Kosten als „Vorschuß" (débours im Sinne des Frachtbrief-Formulars) sofort baar ausbezahlt.[15])

2. Sobald aber der Betrag der Nachnahme seitens des Empfängers ausbezahlt ist, besteht für die Eisenbahn die Verpflichtung, den Betrag dem Absender zu vergüten. Nur wird man billigerweise der Eisenbahn eine der Entfernung zwischen Versandt- und Empfangsort angemessene Frist gestatten müssen. Innerhalb dieser, eventuell durch die Tarife oder nöthigen Falls vom Richter festzusetzenden Frist wird der Absender in Kenntniß zu setzen sein, daß die Nachnahme eingelöst sei und nunmehr bei der Empfangsstation bezogen werden könne. Zur Legitimation wird sich der Absender des Frachtbriefduplikats, eventuell eines ihm etwa nach den Reglements der Bahnen auszustellenden besonderen „Nachnahmescheins" zu bedienen haben. Selbstverständlich ist aber nur der Absender, nicht etwa der Besitzer des Duplikats oder des Nachnahmescheins zum Bezug des eingetragenen Betrages berechtigt.

IV. Ueber die Haftung der Eisenbahn für die Einziehung der Nachnahme bestimmt das Uebereinkommen im Art. 13 Abs. 4:

„Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger."

Hiernach bleibt

1. der Werth des Gutes ganz außer Betracht. Nach den Beschlüssen der I. Berner Konferenz sollte in einem solchen Falle die Eisenbahn für den Schaden bis zur Höhe des Werths des Gutes

---

messen der Versandtbahn ab, ob sie den Betrag der Nachnahme dem Absender baar vorschießen will. Sie thut dies aber auf ihre Gefahr und hat den übrigen am Transport betheiligten Bahnen für daraus etwa entstehende Nachtheile, also namentlich im Falle der Nichteinlösung und der Insuffizienz des Absenders und des Gutes für die Deckung zu haften.

[15]) Vergl. den Eingang dieses Paragraphen und oben, § 20 I. k.

haften, jedoch nicht über den Betrag der Nachnahme.[16]) Mit Recht ist hiergegen geltend gemacht worden,[17]) daß in einem solchen Falle die Eisenbahn ihre Pflicht als Frachtführerin erfüllt habe, und deshalb der Werth der Waare nicht in Betracht kommen könne, sondern nur die Höhe der nicht eingezogenen Nachnahme auf Grund der Nichterfüllung des übernommenen Auftrags.

2. Für den Betrag dieser Nachnahme wird die Eisenbahn sofort nach Ausfolgung des Guts Selbstschuldnerin, mit nachstehender Maßgabe:

a. Die Eisenbahn hat nicht die Nachnahme schlechthin, sondern nur den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu vergüten; es steht ihr somit dem Absender gegenüber der Beweis frei, daß dieser nicht beschädigt sei, namentlich, daß der Empfänger die Nachnahme dem Absender direkt bezahlt oder durch einen der Zahlung gleichkommenden Vorgang (Abschreibung an einer liquiden Gegenforderung oder dergl.) getilgt habe.

b. Sie kann nicht die Vorausklagung des Empfängers verlangen. Es steht ihr vielmehr nur frei, gegen diesen ihren Rückgriff zu nehmen. Letzteres thut sie nicht in Ausübung der Rechte des Absenders, sondern kraft eigenen Rechts, auf Grund des Art. 17 des Uebereinkommens.

3. Bezüglich der Passiv-Legitimation kommen die allgemeinen Grundsätze der Art. 27 und 28 (s. unten § 45) zur Anwendung, hinsichtlich des Verhältnisses der abliefernden Eisenbahn zu den Vorbahnen und den sonstigen Berechtigten aber die Bestimmungen der Artt. 20, 21, 23 Abs. 2 (s. unten § 39—41) und bezüglich des Rückgriffs unter den Bahnen überhaupt die Vorschriften der Art. 47 ff. (s. unten, § 65 ff.). Was aber

4. die Aktivlegitimation betrifft, so können, im Hinblick auf die Natur der Nachnahme als eines Auftragsverhältnisses zwischen dem Absender und der Eisenbahn sowie auf die Bestimmungen des Art. 13, selbstverständlich hier nicht die Grundsätze des Art. 26, welche die Aktivlegitimation vom Verfügungsrecht über das Gut

---

[16]) Entwurf des Art. 13 Abs. 4 nach den Beschlüssen der I. Konf.: Prot. der II. Konf. S. 27.

[17]) Denkschrift des italienischen Ministeriums des Ackerbaues, der Industrie und des Handels, Annali del Industria 1881 S. 71. Prot. der II. Konf S. 27/28, 93/94.

abhängig machen, zur Anwendung gelangen; vielmehr ist immer nur der Absender zur Geltendmachung der Ansprüche bezüglich der Nachnahme berechtigt. Vergl. unten, § 44, II a. E.

V. Ueber die Frage, ob die Bestimmungen des Frachtbriefes bezüglich der Nachnahme durch nachträgliche Verfügungen des Absenders abgeändert werden können, ist im Uebereinkommen eine Bestimmung nicht getroffen. Insbesondere sind derartige Verfügungen unter denjenigen Dispositionen, zu deren Ausführung die Eisenbahn gemäß Art. 15 unter den daselbst vorgesehenen Voraussetzungen verpflichtet ist, nicht aufgeführt. Damit ist aber nicht gesagt, daß solche Verfügungen unzulässig seien, sondern nur, daß die Eisenbahn nicht gehalten ist, sie anzunehmen und auszuführen. Denn sie braucht sich eine Abänderung des ursprünglichen Frachtvertrages, abgesehen von den im Art. 15 und 18 vorgesehenen Fällen, nicht gefallen zu lassen.

Dagegen steht es — gemäß Art. 4 — der Eisenbahn frei, im Tarife zu bestimmen, daß und unter welchen Bedingungen sie derartige nachträgliche Verfügungen annehmen will, sofern nur diese Bedingungen dem Uebereinkommen nicht widersprechen. Letzteres wäre aber dann und nur dann der Fall, wenn dadurch die Grenzen, welche im Art. 15 dem Verfügungsrechte des Absenders gegenüber den Rechten des Empfängers gezogen sind, auch nur mittelbar verletzt würden.

Von diesem Gesichtspunkte aus wird die etwa im Tarife gestattete nachträgliche Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme, solange die Disposition überhaupt noch ausführbar ist, einem Bedenken nicht unterliegen.

Aber auch die nachträgliche Auflage einer Nachnahme oder die Erhöhung des ursprünglichen Betrages — selbstverständlich unter Wahrung der oben zu I erwähnten Grenzen — wird in den Tarifen zugelassen werden können, indeß allerdings nur insoweit, als es dem Absender freistehen würde, das Gut zurückzunehmen, anzuhalten oder an einen anderen Empfänger zu adressiren. Dies ist nach Art. 15 Ziff. 1, 2 und 4 nur der Fall, wenn der Absender das Duplikat des Frachtbriefes vorweist, und auch dann nur, insolange nicht nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von Letzterem nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Denn offenbar enthält die nachträgliche Auflage oder Erhöhung einer Nach=

nahme eine thatsächliche Beeinträchtigung der dem Empfänger durch die erwähnten Bestimmungen des Art. 15 vorbehaltenen Rechte, sofern die betreffende Verfügung sich nicht innerhalb der angegebenen Grenzen hält.

Im Uebrigen haben nach dem bereits an anderem Orte Angeführten[18]) derartige Tarifbestimmungen im internationalen Verkehr nur dann Geltung, wenn sämmtliche am Transport betheiligte Verwaltungen sich ihnen unterworfen haben. Solche Festsetzungen finden sich namentlich im neuen Vereinsreglement, Zusatz 1 zu § 53, welcher besagt: „Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme, sowie wegen nachträglicher Frankirung, können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem Frachtbriefduplikat vermerkt wird.“ [19])

Falls solche oder ähnliche Bestimmungen für die Transportstrecke nicht getroffen sind, können nachträgliche Aenderungen des Frachtvertrages bezüglich der Nachnahme nur dadurch bewirkt werden, daß der Absender gemäß Art. 15 Abs. 1 vom Vertrage zurücktritt und das Gut demnächst mit neuem Frachtbrief aufgiebt.

§ 33.

VII. Lieferfristen (Art. 14. Ausf.-Best. § 6).

Unter Lieferfrist (Lieferzeit oder Lieferungszeit) versteht man den Zeitraum, innerhalb dessen ein Transport auszuführen ist. Beim Frachtvertrag der Eisenbahn wird diese Frist, den Zwecken und Bedürfnissen einer öffentlichen Transportanstalt entsprechend, nicht willkürlich für jede einzelne Sendung, sondern zum Voraus durch allgemeine Normen festgesetzt, welche für alle unter gleichen Umständen bewirkten Sendungen gleichmäßig zur Anwendung kommen. Während aber über diesen Grundsatz allgemeine Uebereinstimmung herrscht zeigt dessen Ausführung in den einzelnen Vertragsstaaten die wesentlichsten Verschiedenheiten.[1])

---

[18]) Vergl. oben, § 16 II.

[19]) Aehnlich § 64 Abs. 9 der neuen deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichischen und ungarischen Betriebsreglements.

[1]) Das deutsche System statuirt Maximalfristen für die Expedition und für den Transport, letztere je nach der Länge des zu durchlaufenden Weges, beide verschieden für gewöhnliches Gut und für Eilgut. Vergl. namentlich:
Altes deutsches, österreichisches, ungarisches und Vereins-Reglement § 57.

Insolange nun im internationalen Verkehr Tarife der verschiedensten Art in Anwendung kommen, deren Lieferfristen zum Theil nach ganz verschiedenen Grundsätzen konstruirt sind, ist es in vielen Fällen unmöglich, die Zeit, innerhalb deren ein internationaler Transport zu bewirken ist, zum Voraus genau zu bestimmen. Dies bringt für die Eisenbahn wie für das Publikum große Nachtheile mit sich.

Das durch das Uebereinkommen geschaffene internationale Recht, welches auf der Grundlage der direkten Beförderung auf einen und denselben Frachtbrief beruht (Art. 1), konnte deshalb die Aufgabe nicht von sich weisen, die Lieferfristen für solche direkte Transporte

---

Neues deutsches, österreichisches und ungarisches Betriebsreglement § 63.
Neues Vereinsreglement § 52.

Nach ähnlichen Grundsätzen sind die Lieferfristen normirt im
Niederländ. Betriebsreglement § 56.
Schweiz. Transportgesetz Art. 45.
Schweiz. Transportreglement § 98—100. 127.
Russisch. Eisenbahngesetz Art. 53 in Verbindung mit der Verordnung des Ministers für Wegekommunikation vom 14. September 1887 Beilage 16.

In Frankreich sind die Lieferfristen durch Ministerial-Verfügung vom 12. Juni 1866 im Wesentlichen wie folgt geordnet:

Eilgut muß mit dem ersten Personenzug, welcher Wagen aller Klassen führt und nach dem Bestimmungsorte abgeht, befördert werden, vorausgesetzt, daß es 3 Stunden vor Abgang aufgegeben ist (Expeditionsfrist und Transportfrist). Hierzu kommt eine Transmissionsfrist für jeden direkten Uebergang des Guts auf die Linien einer andern Verwaltung, derart, daß von der Ankunft des Zuges am Uebergangspunkte neue 3 Stunden (oder, wo kein gemeinsamer Bahnhof besteht, 8 Stunden) laufen, nach deren Umfluß das Gut mit dem nächsten weitergehenden Personenzuge mit Wagen aller Klassen zu befördern ist. Die Ablieferungsfrist (délai de livraison proprement dit) beträgt für Güter, welche auf dem Bahnhof zu liefern sind, 2 Stunden nach Ankunft des Gutes, während für die Lieferung ins Haus eine Ablieferungfrist nicht bestimmt ist. — Gewöhnliches Gut muß am Tage nach der Aufgabe befördert werden (Expeditionsfrist). Die Transportfrist beträgt 24 Stunden für angefangene 125 km, beziehungsweise für eine Reihe besonders bezeichneter Linien für angefangene 200 km. Die Dispositionsstellung an den Empfänger auf dem Bahnhof hat am Tage nach ihrer Ankunft zu erfolgen (Ablieferungsfrist), während die Frist für die Lieferung ins Haus durch die Tarife jeder Bahn bestimmt ist. Bédarride Nr. 366 ff. Sarrut Nr. 401 ff.

Aehnliche, aber im einzelnen vielfach abweichende Vorschriften enthält:

Der italienische Tarif von 1885 Art. 58 und 70 sowie die neuen belgischen Conditions réglementaires Art. 16.

Vergl. auch:
Allg. deutsches H.G.B. Art. 392 Ziff. 8. 394 Abs. 1.
Codice di commercio (1882) Art. 397.
Code de commerce Art. 97. 102.

nach einheitlichen Grundsätzen zu regeln. Dies ist, in engem Anschluß an die Grundsätze des deutschen Rechts[2]) wie folgt geschehen:

A. Als oberste Regel verordnet Art. 14 Abs. 1:

„Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen."

Diese Feststellung ist durch § 6 der Ausführungsbestimmungen in Verbindung mit Art. 14 Abs. 2 des Uebereinkommens in nachstehender Weise erfolgt:

I. Bezüglich der Höhe und Berechnung der regelmäßigen Maximallieferfristen ist im § 6 Abs. 1 und 2 der Ausf.Best. angeordnet:

„Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen[3]) nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:
   1. Expeditionsfrist[4]) . . . . 1 Tag;
   2. Transportfrist[5]) für je auch nur angefangene[6]) 250 Kilometer . . . . 1 Tag;

b. für Frachtgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;

[2]) Während der schweizerische Entwurf (Art. 9) sich mit der Verweisung auf die Tarife und einer Bestimmung über das Ruhen der Lieferfrist begnügte, hat der Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 9) die Festsetzung einheitlicher Grundsätze vorgeschlagen, wie sie im Laufe der Verhandlungen im Wesentlichen angenommen worden sind:

Prot. der I. Konf. zu Art. 9 S. 15 ff. 67
Prot. der I. Konf. zu Ausf.-Best. § 6 S. 58. 77. 78. XXXVI.
Prot. der II. Konf. zu Art. 14 S. 28. 95—97. 149.
Prot. der II. Konf. zu Ausf.-Best. § 6 S. 69. 70. 146 ff.
Prot. der III. Konf. zu Ausf.-Best. § 6 S. 36. 37.

[3]) Ueber die Bedeutung dieses Ausdruckes s. unten lit. B.

Aehnliche, übrigens etwas kürzere Fristen enthält § 57 des alten und § 63 des neuen deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements. Vergl. altes Vereinsreglement § 57, neues § 52.

[4]) Expeditionsfrist ist diejenige Zeit, welche zur Vorbereitung des Transports auf der Versandtstation, sowie zur Vorbereitung und zur Bewirkung der Abgabe auf der Empfangsstation bestimmt ist.

[5]) Transportfrist ist der Inbegriff der für die eigentliche Beförderung — mit Ausschluß der Expedition (s. Anm. 4) — bestimmten Zeit.

[6]) Angefangene 250 Kilometer werden für voll gerechnet, sofern bei der Division der Gesammt-Kilometerzahl zwischen Versandt- und Empfangsstation

2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer[7]) . . . . . . 2 Tage."

„Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen."[8])

Durch diese Bestimmungen hat der das ganze Uebereinkommen beherrschende Gedanke, daß der einheitliche internationale Transport (im Sinne des Art. 1) soweit möglich durch einheitliche Vorschriften geordnet sein soll, auf dem Gebiete der Lieferfristen einen durchaus entsprechenden Ausdruck gefunden. Bei Festsetzung und Berechnung dieser Fristen wird die auf Grund des internationalen Frachtbriefes von der Sendung zu durchlaufende Strecke als ein einheitliches Netz angesehen,[9]) und kommen, abgesehen von einzelnen unten zu erörternden Ausnahmebestimmungen, weder die zu überschreitenden Ländergrenzen, noch die Grenzen der am Transport betheiligten Bahngebiete in Betracht.

Die Transportgemeinschaft der dem Uebereinkommen angehörigen Eisenbahnen, welche in ihrer auf die Beförderungspflicht bezüglichen Richtung bereits an anderem Orte (§ 18 Zif. I) erörtert wurde, besteht hiernach kraft Gesetzes auch bezüglich der Lieferfrist. Die Ausführung dieser Vorschriften, welche auch hier den Eisenbahnen überlassen ist, enthält für diese einen starken, nahezu zwingenden Antrieb, sich über einheitliche Betriebs-Einrichtungen, namentlich den Uebergang des Betriebsmittel und die Vermeidung des Umladens

mit 250 ein Bruch übrig bleibt. Die Eilgut-Transportfrist beträgt also z. B. für 1000 Kilometer 4 Tage, für 1001 Kilometer ebensogut wie für 1250 Kilometer 5 Tage.

[7]) Die Transportfrist für Frachtgut war von der II. Konf. (S. 69, 70, 146 ff.) auf 225 km geändert worden. Die III. Konf. (S. 36) stellte die bezügl. Beschlüsse der I. Konf. (S. XXXVI) wieder her.

Es bedarf kaum der Hervorhebung, daß die Lieferzeit durch Erhöhung der Zahl der an einem bezw. zwei Tagen zurückzulegenden Kilometer verkürzt wird.

[8]) Ebenso § 57 Abs. 2 des alten deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements und die neuen Reglements § 63 Abs. 2 bezw. Vereins-Reglement § 52.

[9]) Vergl. Art. 42 der Verfassung des Deutschen Reiches: oben, § 27 I.

der Güter, soweit solche Abreden nicht bereits bestehen, zu verständigen. Auch in dieser Hinsicht wird das Central-Amt, welches namentlich die finanziellen Beziehungen zwischen den Bahnen erleichtern soll (Art. 57 Ziff. 5), eine fördernde Rolle spielen können. Vorbereitend haben die bereits in den Jahren 1886 ff. abgeschlossenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen[9a]) gewirkt.

Eine unabweisbare Folgerung aus den Vorschriften über die Einheitlichkeit der Lieferfrist ist, daß die Eisenbahn stets nur die Versäumung der Gesammtlieferfrist zu vertreten hat. Ist diese gewahrt, so giebt eine selbst schuldvolle Ueberschreitung des die einzelne Bahn treffenden Antheils an jener Frist keinen Anspruch auf Schadensersatz.[10])

II. Zu den regelmäßigen Lieferfristen, welche die unter I erwähnten Höchstsätze im Allgemeinen nicht übersteigen dürfen, können für gewisse Ausnahmefälle noch Zuschlagsfristen hinzutreten. In dieser Hinsicht ist durch § 6 Abs. 3 der Ausf.Best. folgendes angeordnet:

„Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten[11]) bestimmen, inwiefern den unter ihrer

---

[9a]) Vergl. oben, § 13.

[10]) Wenn im Protokoll der I. Konf. S. 17 seitens eines der deutschen Delegirten erklärt wurde, daß eine Bahn, welche den auf sie fallenden Theil der Lieferfrist überschreitet, von Fristersparnissen einer anderen Bahn Vortheil ziehen kann, „soweit eine einheitliche Gesammtlieferfrist besteht", so war diese vorsichtige Ausdrucksweise schon deshalb geboten, weil bei der damaligen Lage der Verhandlungen noch gar nicht feststand, ob selbst im Falle der Anwendung eines einheitlichen internationalen Frachtbriefes die vorgeschlagenen Bestimmungen über die Einheitlichkeit der Lieferfrist Annahme finden würden. Nachdem dies geschehen, trifft jene Voraussetzung für alle auf internationalen Frachtbrief bewirkten Transporte zu. Die Meinung von Eger — bei v. Stein 1891 S. 70 — daß jene Erklärung nicht weit genug gehe, beruht lediglich auf mangelhaftem Verständniß der Verhandlungen. Ein Ausleger, welcher an diesen nicht Theil genommen hat, würde wohl daran thun, mit seiner Kritik etwas vorsichtiger zu sein. Man darf nicht vergessen, daß die Protokolle nur dazu bestimmt waren, den betheiligten Regierungen einen Einblick in den Gang der Verhandlungen zu geben, und daß bei diesen derartige Mißverständnisse nicht zu besorgen waren.

[11]) Es handelt sich hier nicht etwa um die von den Bahnen veröffentlichten tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen, sondern um die von den Staatsbehörden erlassenen Vorschriften, auf deren Grund erst jene Veröffentlichungen der Bahnen erfolgen dürfen.

Die Anwendbarkeit derartiger partikularer Zuschlagsfristen auf den inter-

Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle[12]) festzusetzen:

nationalen Verkehr hängt nach obigem davon ab, daß sie unter einen der im § 6 Abs. 3 Nr. 1—4 der Ausf.-Best. erwähnten Gesichtspunkte fallen. Es wird gemäß Art. 57 Ziff. 2 Sache des Centralamtes sein, die in den einzelnen Vertragsstaaten erlassenen bezüglichen Bestimmungen festzustellen und zu veröffentlichen. Ueber die uns zunächstliegenden ist Nachstehendes zu bemerken:

In der neuen deutschen Verkehrs-Ordnung ist durch § 63 Abs. 3 den Eisenbahnen gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

I. Für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten die Eisenbahn übernommen hat.

II. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.

III. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Dazu kommt im österreichisch-ungarischen Reglement noch:

III^a. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung: eine Vorschrift, welche in die deutsche Verkehrs-Ordnung nur deshalb nicht aufgenommen ist, weil nach Abs. 2 der Eingangsbestimmungen für Bahnen untergeordneter Bedeutung ohnehin Abweichungen jeder Art von den Vorschriften der Verkehrs-Ordnung durch die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts zugelassen werden können.

IV. Wenn das Gut über einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu befördern ist, welche zwei am Transport Theil nehmende Bahnen verbindet.

V. Außerdem kann für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.

Wie man sieht, decken sich diese partikularen Vorschriften nur theilweise mit den im Uebereinkommen vorgesehenen. Sie können deshalb, auch wenn die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit im inneren Verkehr zutreffen, im internationalen Verkehr nur Anwendung finden, soweit dies der Fall ist.

Was zunächst Nr. I betrifft, so ist dieser Fall in den Ausführungsbestimmungen nicht erwähnt, da der Transport von Gütern nach abseits der Bahn gelegenen Orten im Hinblick anf die Bestimmungen der Artt. 19 und 30 Abs. 2 nach dem inneren Rechte zu beurtheilen ist. Vergl. unten, § 38.

Nr. II deckt sich mit Ziff. 2 des § 6 der Ausf.Best., ebenso Nr. III und IIIa mit Ziff. 4, und Nr. IV mit Ziff. 3 dieser Bestimmungen.

Nr. V findet auf den internationalen Verkehr keine Anwendung.

Ein durch die II. Konferenz (Prot. S. 148) angenommener weiterer Fall der Zulässigkeit von Zuschlagsfristen: „wenn beim Uebergang eines Wagens von einem Staatsgebiet auf das andere Umladung stattfindet", wurde durch die III. Konferenz (Prot. S. 36, 37) wieder gestrichen.

[12]) Die nachstehend unter 1—3 aufgeführten Fälle entstammen dem zur Zeit der I. und II. Konferenz geltenden deutschen, österreichisch-ungarischen und

1. Für Messen.[13])
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.[14])
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1—4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nächstfolgende Bahn mittelst Abstempelung vermerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben."[15])

III. Die unter Nr. I erwähnten Maximal-Lieferfristen können ferner erhöht werden zu Gunsten von Spezialtarifen oder — nach dem deutschen und österreich-ungarischen Sprachgebrauch — Ausnahmetarifen.[16]) Hierwegen bestimmt das Uebereinkommen in Art. 14 Abs. 2:

Vereins-Reglement § 57 Abs. 3—5. Ziff. 4 ist durch die II. Konf. (Prot. S. 70 147, 148) neu aufgenommen, für den inneren deutschen Verkehr aber wurden zwischen der II. und III. Berner Konferenz die Bestimmungen betr. Zuschlagsfristen für Messen, für Flußübergänge und Verbindungsbahnen aufgehoben (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 19. Juli 1883). Sie fehlen auch in der neuen Verkehrs-Ordnung. Vergl. Anm. 11.

[13]) Hierzu ist in dem betr. Bericht der II. Kommiss. (Prot. der II. Konf. S. 147 Nr. 2) bemerkt: „Die Kommission macht darauf aufmerksam, daß es zweckmäßig wäre, wenn jeder der kontrahirenden Staaten bezüglich der für Messen erforderlichen Zuschläge in den Lieferfristen dem einzurichtenden Centralamte die erforderlichen Mittheilungen machen würde, welche dieses letztere sodann den einzelnen Bahnverwaltungen übermitteln würde." Das Gleiche möchte wohl auch für Nr. 3 und 4 gelten, während es sich bei Nr. 2 in der Regel um vorübergehende und daher zu solchen Mittheilungen weniger geeignete Verhältnisse handeln wird. Vergl. Art. 57 Abs. 2.

[14]) Dazu gehört namentlich die große Anhäufung von Gütern und die Stockung des Verkehrs im Falle der Mobilmachung, des Kriegs u. dergl.

[15]) Vergl. die Rückseite des Frachtbriefformulars, letzte Längsspalte: „Uebergangsstempel und Vermerk über Zuschlagsfristen".

[16]) Vergl. § 20 lit. e, § 28 Anm. 18a und § 53 dieses Werkes.

„Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden."

Diese Bestimmung steht mit derjenigen im Art. 35 über die Zulassung von Normal-Entschädigungssätzen für Spezialtarife in genauem Zusammenhang. Vergl. auch Art. 6 lit. e. Die Majorität war der Ansicht, daß die Gewährung besonders billiger Tarife unter Umständen nur möglich sei, wenn die Beförderung gelegentlich oder doch — was im Wesentlichen auf das Gleiche herauskommt — innerhalb sehr weit erstreckter Fristen geschehen könne. Um derartige billige Tarife auch dem internationalen Verkehr zugänglich zu machen, erschien es nothwendig, deren Voraussetzung — verlängerte Lieferfristen — gleichfalls zuzulassen.[17]) Eine gänzliche Suspendirung der Lieferfristen, wie sie sich für gewisse Artikel hin und wieder in Tarifen findet, würde dagegen, als den Vorschriften des Uebereinkommens widerstreitend, gemäß Art. 4 für den internationalen Verkehr nichtig sein.

IV. Ueber Beginn und Ende der Lieferfrist ist durch § 6 Abs. 5 und 6 der Ausf.Best. folgendes angeordnet:

„Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief[18]) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die ab-

---

[17]) Diese in den Protokollen (II. Konf. S. 70, 95—97) zum Ausdruck gelangten Erwägungen waren für die Aufnahme der Bestimmung maßgebend.

Mit Recht macht Herr de Seigneux in seinem Kommentar auf das Bedenkliche derartiger Maßregeln aufmerksam und bemerkt, man hätte zum Mindesten verlangen müssen, daß — wie im Art. 35 — derartige Bestimmungen für die ganze vom Gut zu durchlaufende Strecke festgesetzt seien. Allein — die Mehrheit der Konferenz war, aus praktischen Gründen, anderer Ansicht.

[18]) Unter „Annahme" kann im Hinblick auf Art. 8 Abs. 1 nur die „Annahme zur Beförderung" verstanden sein, deren Tag — denn auf die Stunde kommt es nicht an — durch den Datumstempel der Versandt-Expedition auf dem Frachtbriefe festgestellt wird. Vergl. oben § 24.

liefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist."

„Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist."

Durch die den deutschrechtlichen Bestimmungen[19]) entlehnte Vorschrift über den Beginn der Lieferfrist soll die im Eisenbahndienst schwer durchführbare Feststellung der Stunde und Minute der Aufgabe vermieden werden. Die Zeit zwischen der Aufgabe und der folgenden Mitternacht tritt zur Expeditionsfrist thatsächlich hinzu,[20]) was bei Bemessung der letztern berücksichtigt ist.

Die Lieferfrist läuft ab mit dem Ablauf der letzten Stunde des Tages, an welchem — den im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Lieferfristen zufolge[21]) — die Ablieferung spätestens zu geschehen hat.[22])

Daß die Art und Weise der Ablieferung des Gutes bezw. der Uebergabe des seine Ankunft meldenden Avises, welche zur Wahrung der Lieferfrist erforderlich ist, von den am Ablieferungsorte geltenden Vorschriften abhängt, ist durch die Natur der Umstände begründet und in Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Art. 19.[23])

---

[19]) Vergl. die alten Reglements § 57 Abs. 5 und die neuen § 63 Abs. 4.

[20]) Ist der folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferzeit für gewöhnliches Frachtgut weitere 24 Stunden später: s. unten, Nr. V. 2.

[21]) s. unten lit. B dieses Paragraphen.

[22]) Sofern dieser Tag ein Sonntag ist, tritt für gewöhnliches Gut der Ablauf der Lieferfrist erst 24 Stunden später ein: s. unten, Nr. V. 2 dieses Paragraphen.

[23]) Für die in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn zur Ablieferung gelangenden Güter kommen hiernach folgende Vorschriften des § 63 der neuen Verkehrsordnung bezw. der neuen Betriebs-Reglements zur Anwendung:

(Abs. 4) „Die Lieferfrist . . . ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftlich Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugegestellt ist.

(Abs. 5.) Für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich erbeten haben, ist

V. Bezüglich des **Laufs der Lieferfristen und seiner Unterbrechung** ist im Allgemeinen der Grundsatz des Art. 39 des Uebereinkommens maßgebend, daß eine von der Eisenbahn zu vertretende Ueberschreitung der Lieferzeit (Versäumung) nicht vorliegt, insoweit die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.[24]) Umstände, welche mit unabwendbarer Nothwendigkeit die Beförderung des Gutes unmöglich machen, verhindern während der Zeit ihrer Dauer den Beginn, den Weiterlauf und den Ablauf der Lieferzeit. In Anwendung dieses allgemeinen Grundsatzes auf eine Reihe besonderer Fälle ist durch § 6 Abs. 7—11 der Ausf.Best. Nachstehendes verordnet:

1. „Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird."[25]) (§ 6 Abs. 7.)

Die Dauer der Zoll-Abfertigung ist in der That vom Willen der Eisenbahn unabhängig, sie müßte denn nachweislich ihrerseits eine Verzögerung herbeigeführt haben.[26]) Aehnlich verhält es sich mit Betriebsstörungen[27]) ohne Verschulden der Eisenbahn. Während beider „ruht" der Lauf der Lieferfristen, d. h. er wird unterbrochen, um sofort nach Beseitigung des Hindernisses unter Hinzurechnung der vor dessen Eintritt abgelaufenen Zeit wieder aufgenommen zu werden.

2. Ebenso begründen die Vorschriften über Sonn- und Feiertage unter Umständen ein Transporthinderniß, welches der

---

die Lieferungszeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist."

Ebenso neues Vereins-Reglement § 53 Zusatz 3 und 4.

[24]) s. unten, § 57 (zu Art. 39).

[25]) Ebenso im alten deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereinsreglement § 57 Abs. 8 und in den neuen Reglements § 63 Abs. 6 bezw. § 52 des Vereinsreglements. Die Zusatzbestimmung Nr. 5 zu letzterem besagt: „Der Lauf der Lieferfristen ruht bei der Beförderung von Thieren auch für die Dauer des durch polizeiliche Bestimmungen veranlaßten Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkstationen, sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung."

[26]) s. oben, § 26 (zu Art. 10).

[27]) s. unten, § 37 (zu Art. 18).

Frachtführer nicht beseitigen kann und soll. In dieser Beziehung ist im § 6 Abs. 8—11 der Ausf.Best. verordnet:

„Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später."

„Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Tage ab."

„Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar."

„Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglements eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransports an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert."

Diese Vorschriften stammen sämmtlich aus den Berathungen der ersten Konferenz, welche den Bestrebungen, den Bediensteten der Eisenbahn die ihnen gebührende körperliche und geistige Erholung zu gewähren, sympathisch gegenüberstand. Indeß wurden allgemein gewisse Grenzen anerkannt und namentlich das gänzliche Ausfallen der Güterzüge an Sonn- und Feiertagen für undurchführbar erachtet.[28]) Eine Konsequenz dieser Anschauungsweise ist, daß der Sonntag nur bei Beginn und Ende der Lieferfrist (§ 6 Abs. 8 und 9 der Ausführungsbestimmungen) in Betracht kommt, während zwischenfallende Sonntage die Lieferfrist nicht unterbrechen:[29]) es müßte denn ausnahmsweise der Lauf der Güterzüge an Sonn- oder Feiertagen durch staatliche Verbote gehemmt sein (§ 6 Abs. 11 der Ausf.Best.). Die Ausnahme bezüglich des Eilguts ist ein Zugeständniß, welches die Sonntagsfeier den Bedürfnissen des gewöhnlichen Lebens zu machen genöthigt ist. — In Folge der Verschiedenheit der Uebung in den einzelnen Konventionsstaaten scheiterte der Versuch, auch bezüglich gewisser Feiertage ähnliche gemeinsame Bestimmungen zu treffen, wie die in Absatz 8 und 9 wegen der Sonntage vorgesehenen.[30])

---

[28]) Prot. der I. Konf. S. 15—18 zu Art. 9 und S. 58 zu § 6.

[29]) Ebenso — unter Ausdehnung auf Feiertage — die neue deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebsreglement § 63 Abs. 7 und 8, Vereins-Regl. § 52. Aehnlich das belgische Gesetz vom 25. August 1891 Art. 31 Abs. 2—4.

[30]) Prot. der I. Konf. S. 58, 77, 78 zu § 6.

Indeß werden diese Bestimmungen auch auf Feiertage analoge Anwendung zu finden haben, sofern an einem derartigen Tage die Eisenbahn durch ein staatliches Verbot außer Stand gesetzt ist, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Jedenfalls steht ihr in einem solchen Falle gemäß Art. 39 die Einrede zur Seite, daß sie die Verspätung nicht herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Die oben mitgetheilte Vorschrift des § 6 a. E. (Abs. 11) der Ausf.Best. gilt gleichmäßig für Sonn- und Feiertage. Sie ist bis jetzt, soviel bekannt, nur praktisch geworden in der Schweiz, wo durch Art. 6 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 verordnet ist: „An Sonntagen ist der Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht."[31])

B. „Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife." (Art. 14 Abs. 3).

Diese Vorschrift verordnet nichts Neues. Sie entspricht nur dem im Art. 4 allgemein ausgesprochenen Grundsatz — daß nämlich die Tarifbestimmungen der Eisenbahnen Geltung haben, soweit sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen — in seiner Anwendung auf den besonderen Fall der Lieferfristen. Sie steht auch im Einklange mit der Eingangs-Formel des Frachtbriefes, welche — unter dem selbstverständlichen Vorbehalte der Vorschrift des Art. 4 — die in den Reglementen und Tarifen enthaltenen Festsetzungen, welche für die einzelne Sendung in Anwendung kommen, als neben dem internationalen Uebereinkommen maßgebend bezeichnet.

Es frägt sich nur, was bleibt, um den Ausdruck „im Uebrigen" richtig zu verstehen, im internationalen Verkehr an Bestimmungen über Lieferfristen für die Tarife noch übrig? In der That, wie sich aus Nachstehendem ergiebt, recht wenig.

---

[31]) Vergl. auch die schweizerische Vollzugsverordnung zu obigem Gesetz vom 6. November 1890.

In Deutschland scheinen ähnliche Maßregeln bevorzustehen. Eine vom Reichstag am 19. Februar 1891 nahezu einstimmig angenommene Resolution geht dahin: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, behufs Förderung der Gewährung ausreichender Sonntagsruhe beim Eisenbahndienste seine Vermittelung bei den verbündeten Regierungen eintreten zu lassen, insbesondere dahin zu wirken, daß der Güterverkehr an Sonn- und Festtagen möglichst eingeschränkt werde." Vorbereitende Ermittelungen sind bereits durch das Reichs-Eisenbahn-Amt veranlaßt.

Das belgische Gesetz vom 25. August 1891 bestimmt im Art. 31 a. E.

Indem das Uebereinkommen „Maximal-Lieferfristen" vorschreibt, verbietet es für den internationalen Verkehr die Anwendung aller Tarif-Bestimmungen, welche längere Fristen, als die im Uebereinkommen vorgesehenen festsetzen. Indem es eine bestimmte Art der Konstruktion und der Berechnung die Fristen vorschreibt, schließt es die Anwendung aller nach anderen Grundsätzen festgestellten und zu berechnenden Lieferfristen für den internationalen Verkehr aus. Indem es die Grenzen — nicht nur der Länder, sondern auch der einzelnen Verwaltungen — für die internationalen Lieferfristen beseitigt, gestattet es[32]) für diese nur die Anwendung solcher Tarife, welche einheitliche Fristen für die ganze vom Gut zu durchlaufende Strecke enthalten.

Hiernach kommen für die Lieferfristen des internationalen Verkehrs, abgesehen von der Bestimmung des Art. 14 Abs. 2, nur solche Tarife zur Anwendung, welche für die ganze Beförderungsstrecke die gleichen oder kürzere Lieferfristen enthalten, als die im Uebereinkommen vorgesehenen. Es bewendet in allen übrigen Fällen bei den Maximalfristen, und unter allen Umständen bei den sonstigen Vorschriften des Uebereinkommens betr. die Berechnung ꝛc. der Lieferfristen.[33])

Eine Bestimmung, welcher zufolge es den Eisenbahnen zur Pflicht gemacht wäre, in ihren Tarifen in Ausführung dieser Vorschriften noch besondere Lieferfristen zu veröffentlichen, ist in das Uebereinkommen nicht aufgenommen. Dies ist auch nicht erforderlich, da die übereinkommensmäßigen Maximal-Lieferfristen in Verbindung mit den

„Sofern eine Verwaltung in ihren Reglements die Unterbrechung des Waarentransports während der Sonn- und Feiertage einführt, werden die Lieferfristen verhältnißmäßig erhöht."

[32]) Vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 14 Abs. 2 (A. III dieses Paragraphen).

[33]) Es würde der Anschauungsweise der Redaktoren des Uebereinkommens und dem Wortlaute des Art. 14 gleich wenig entsprechen, wenn man mit Eger — in v. Stein's Zeitschrift 1892 S. 66 ff., 85 — annehmen wollte, die Lieferfristen seien grundsätzlich der inneren Regelung unterworfen, im Abs. 3 des Art. 14 sei das Prinzip und im Abs. 1 nur die Ausnahme enthalten. Allerdings hatte die aus der I. Konferenz hervorgegangene Fassung des Art. 14 den Satz an die Spitze gestellt, daß die Lieferfrist, soweit sie nicht für die ganze Transportstrecke durch gemeinschaftliche Reglements und Tarife der am Transport betheiligten Bahnen bestimmt ist, nach den aus den Reglements und Tarifen der einzelnen Bahnen bezw. Verbände zusammenzusetzenden Lieferfristen berechnet wird, und war erst in einem zweiten Absatze die Aufstellung allgemeiner Vorschriften den Ausführungsbestimmungen vorbehalten worden. Ob diese Fassung vielleicht im

sonstigen Bestimmungen des Uebereinkommens zur Festsetzung der Lieferfristen für den einzelnen Fall genügen, sofern nicht seitens der Eisenbahn-Verwaltungen selbst das Bedürfniß empfunden wird, innerhalb der im Uebereinkommen gegebenen allgemeinen Vorschriften speziellere Bestimmungen zu treffen.[34])

Eger'schen Sinne hätte ausgelegt werden können, steht dahin. Nachdem sie aber gerade deshalb in der II. Konferenz (Prot. S. 149) ausdrücklich als eine unklare bezeichnet und durch die gegenwärtige ersetzt worden ist, erscheint es nicht zulässig, auf die beseitigte Fassung zurückzukommen, um die gegenwärtige an sich klare Bestimmung zu „erläutern".

[34]) Anders verhält es sich nach den Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements, wo im § 63 Abs. 1 bei Festsetzung von Maximal-Lieferfristen den Bahnen ausdrücklich aufgegeben ist, die innerhalb dieses Rahmens zu bemessenden wirklichen Lieferfristen durch die Tarife zu veröffentlichen. Dies ist indeß in den meisten Tarifen dadurch geschehen, daß die Maximal-Lieferfristen als die tarifmäßigen Lieferfristen bezeichnet sind.

Drittes Hauptstück.

Ausführung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages.

Uebersicht.

A. Verfügungsrecht des Absenders.

§ 34.

1. Einleitung. Die Einzelrechte und die Konferenz-Verhandlungen.

Wie jeder Vertrag, so ist auch der Frachtvertrag in der Regel genau so auszuführen, wie er unter den Theilen verabredet wurde. Es kann sich jedoch nach Abschluß und vor Ausführung dieses Vertrags das Bedürfniß einer anderweiten Verfügung über das Gut ergeben, welcher zu widersprechen der Frachtführer kein genügendes Interesse hat. Derartige von der Zustimmung des Frachtführers unabhängige nachträgliche Verfügungen (Anweisungen oder Dispositionen) des Absenders sind im Handel von jeher und überall als zuläßig erachtet worden, indeß nur unter gewissen im Allgemeinen

aus der Natur der Sache fließenden Voraussetzungen und Beschränkungen, über deren Einzelheiten aber keineswegs Uebereinstimmung herrscht.

Da beim Abschluß des Frachtvertrages zwar lediglich der Absender und der Frachtführer als Kontrahenten erscheinen, bei seinem Vollzug aber ein Dritter, der Empfänger, betheiligt ist, so handelt es sich nicht nur um die Frage, ob und inwiefern einer der ursprünglichen Kontrahenten, der Absender, ohne Zustimmung des andern, der Eisenbahn, nachträglich gewisse Modifikationen am Inhalt des Vertrags vornehmen darf, sondern auch um die weitere Frage, ob und inwieweit solche Abänderungen — selbst das Einverständniß der beiden ursprünglichen Kontrahenten vorausgesetzt — zulässig sind ohne Zustimmung des im Frachtbrief bezeichneten Empfängers, event. derjenigen dritten Person, auf welche die Rechte des letzteren etwa in gültiger Weise übertragen worden sind.

Diese Frage ist in den Rechten der einzelnen vertragschließenden Staaten — abgesehen von der nach Abschluß des Berner Uebereinkommens mehrfach im Sinne des letzteren erfolgten Abänderung der inneren Rechte — vielfach verschiedenartig beantwortet, auch in einigen dieser Staaten mangels gesetzlicher Regelung streitig. [1])

I. In Deutschland hat — nach Art. 402 und 405 des Handelsgesetzbuches und § 59 Abs. 1 bis 3 des bisherigen Betriebsreglements [2]) — die Eisenbahn nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen Empfänger so lange Folge zu leisten, als nicht der letztere nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte [3]) den Frachtbrief in Empfang genommen oder auf Uebergabe des Fracht-

[1]) Vergl. die ausführliche Darstellung der verschiedenen Systeme für die Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Empfängers am Frachtgut im schweizerischen Memorial unter Nr. V.

[2]) Durch § 64 der vom 1. Januar 1893 an gültigen deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements sind die Bestimmungen des Art. 15 des Internationalen Uebereinkommens auch auf den inneren Verkehr übertragen. Sie sind aber dadurch modifizirt, daß der Duplikatfrachtbrief nicht obligatorisch ist und deshalb die damit zusammenhängenden Vorschriften (Art. 15 Abs. 2 und Abs. 6 Satz 2) nur für den Fall der Ausstellung eines Duplikats gegeben sind. Wegen einer weiteren Modifikation in der deutschen Verkehrs-Ordnung s. unten, § 35 Anm. 1ᵃ.

[3]) Vergl. § 35 Anm. 16.

briefs und des Gutes geklagt hat. Vor Ankunft des Gutes hat der bezeichnete Empfänger — nach H.G.B. Art. 404 — nur das Recht, Anweisungen behufs Sicherstellung des Gutes zu ertheilen, einen Anspruch auf Auslieferung des Gutes aber nur auf Grund etwaiger Ermächtigung seitens des Absenders. — Im Falle der Ausstellung eines „Ladescheins“ wird dieses Verhältniß allerdings dahin modifizirt, daß der Frachtführer späteren Anweisungen des Absenders nur gegen Rückgabe des Ladescheins Folge leisten darf und im Uebrigen die Ablieferung des Gutes nur an den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger oder den Indossaten des etwa an Ordre gestellten Ladescheins ausgeliefert werden darf (D.H.G.B. Art. 413—419). Allein, da die Ausstellung eines Ladescheins von der Zustimmung beider Kontrahenten abhängig und im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nicht vorgesehen ist, so wird dadurch an der erwähnten Vorschrift der Art. 402 und 405 des H.G.B. für den Eisenbahnverkehr nichts geändert.

II. Die gleichen Grundsätze sind bisher in Oesterreich und Ungarn auf Grund ihres mit dem deutschen im Wesentlichen übereinstimmenden Handelsgesetzbuches[4]) und Betriebs-Reglements, ähnliche auch in den Niederlanden auf Grund der Bestimmungen im § 58 Abs. 3 ff. des niederl. Betriebs-Reglements zur Anwendung gelangt.

III. In Frankreich und in Belgien hat — mangels ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmungen — im Allgemeinen dieselbe Theorie Eingang gefunden (s. insbes. Sarrut, législation etc. No. 559—561). Es wird indeß, unter Berufung auf ein (ebendaselbst mitgetheiltes) Urtheil des franz. Cassations-Hofes vom 9. Dezember 1873, vielfach angenommen, daß im Falle der Ausstellung eines récépissé à remettre à l'expéditeur (s. oben § 24) der Absender nur dann verfügungsberechtigt sei, wenn er sich im Besitze dieser Empfangsbescheinigung befindet. Ja es wird der Ausstellung dieser Urkunde sogar vielfach die Wirkung beigelegt, daß der

[4]) Das ungarische Handelsgesetzbuch bestimmt allerdings in Art. 404 Abs. 3: „Ist ein Aufgabeschein ausgestellt worden, so steht dieses Verfügungsrecht bloß dem Besitzer des Aufgabescheins zu.“ Allein diese letztere Vorschrift ist in das Betriebsreglement für die ungarischen Eisenbahnen nicht aufgenommen und in Folge dessen im Eisenbahnverkehr auch in Ungarn nicht zur Geltung gelangt: Erklärung des ungarischen Delegirten in der I. Konferenz, Prot. S. 23.

Empfänger, wenn er sich im Besitze des récépissé à remettre à l'expéditeur befinde, auch schon vor Ankunft des Gutes verfügungsberechtigt sei (s. schweiz. Memorial Nr. V. 3, S. 14). Von anderen Schriftstellern wird dagegen behauptet, daß eine nachträgliche Verfügung des Absenders überhaupt unzulässig sei: s. die Notiz bei Lanckman, traité des transports en Belgique p. 214.

Das neue belgische Gesetz vom 25. August 1891 bestimmt im Art. 6: „bis zur Ablieferung des Gutes am Bestimmungsort und vorbehaltlich einer entgegenstehenden Stipulation des Frachtbriefes muß der Frachtführer die Weisungen des Absenders befolgen, welchem allein daß Verfügungsrecht zusteht. Sein Recht erlischt mit der Zustellung des Gutes an den Rollführer oder mit der Absendung der Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes an den Empfänger."

IV. Das italienische H.G.B. vom Jahr 1883 geht im Art. 396 Abs. 1 u. 2 (vergl. mit Art. 407, s. auch ital. Tarif Art. 109) gleichfalls von den deutschrechtlichen Grundsätzen aus[5]), bestimmt indeß im Art. 396 Abs. 3 weiter: „Wenn der Frachtbrief auf Ordre oder auf den Inhaber ausgestellt ist, so gebührt das im ersten Theile des gegenwärtigen Artikels bezeichnete Recht dem Besitzer des vom Frachtführer unterschriebenen Exemplars des Frachtbriefes. Dieser hat beim Empfang der Kontreordre ein Recht darauf, daß das Exemplar selbst ihm zurückgegeben werde, und wenn die Bestimmung der beförderten Gegenstände geändert ist, kann er einen neuen Frachtbrief verlangen."

V. Nach Art. 78 des russischen allgem. Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 steht das Verfügungsrecht über das Gut „nach Aushändigung des Duplikatfrachtbriefes" zu: a. bei dem auf Namen lautenden Frachtbrief dem Absender oder der Person, welcher der Absender den Duplikatfrachtbrief in der vorgeschriebenen Weise übergeben hat, oder auch dem Empfänger, wenn der Duplikatfrachtbrief sich in seinen Händen befindet; b. bei einem auf den Vorzeiger lautenden Frachtbrief dem Inhaber des Duplikatfrachtbriefes. Die übrigen Bestimmungen über das Verfügungsrecht sind denjenigen des Art. 15 des Uebereinkommens nachgebildet.

VI. Das schweizerische Eisenbahntransportgesetz vom 20. März 1875 erklärt in Art. 16 den Absender nach Absendung des Gutes

---

[5]) Vergl. die Erklärung des Herrn Villa in den Prot. der I. Konferenz S. 22 unten.

nur dann für dispositionsberechtigt, wenn im Frachtbrief bestimmt ist, „daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Absenders reise."

Dieser Klausel ist im vorläufigen schweiz. Entwurf eines Uebereinkommens die andere substituirt: „daß der Absender sich anderweite Verfügung vorbehalte." Der betr. Antrag wurde indeß schon auf der I. Konferenz abgelehnt.

Im Berner Uebereinkommen ist auf Grund eingehender Verhandlungen,[6]) ein System des Verfügungsrechts aufgestellt, welches im Allgemeinen von den deutschrechtlichen Grundsätzen ausgeht, diese aber im Sinne der französischen Gerichtspraxis und auch in anderer Hinsicht wesentlich modifizirt und die ganze Lehre nach eigenen, selbständigen Gesichtspunkten neu ordnet, wie dies im folgenden Paragraphen des Näheren dargelegt ist.

§ 35.

2. Das Verfügungsrecht des Absenders nach den Vorschriften des Uebereinkommens (Art. 15. Ausf.-Best. § 7).

Unter Verfügungsrecht versteht man auf dem Gebiete des Frachtvertrages nach allgemein herrschendem und auch im Internationalen Uebereinkommen angenommenen Sprachgebrauch[1]) die Befugniß des Absenders oder des Empfängers, dem Frachtführer bindende Weisungen bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes zu ertheilen. Es liegt in der Natur der Sache, daß eine derartige Weisung nur von dem einen oder von dem Andern dieser „Berechtigten" gültig ausgehen kann, m. a. W., daß das Verfügungsrecht des Absenders einer-

---

[6]) Vergleiche:
Vorläuf. schweiz. Entwurf Art. 10.
Schweiz. Memorial Nr. 8 S. 11 ff.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 10 und 10a.
Denkschrift hierzu betr. Art. 10 und 10a.
Prot. der I. Konf. S. 18 ff. 67 (zu Art. 10).
„ „ „ „ S. 11 (zu Art. 4).
„ „ II. „ S. 28—33, 97—99 (zu Art. 15).
„ „ „ „ S. 109 (zu Art. 26) und 148/149 (zu A.B. § 7).
„ „ III. „ S. 35 (zu Art. 15) und 47 (zu A.B. § 7).

[1]) Die Ausdrücke „Verfügung" (vergl. Art. 15 Abs. 1. 3. 4. 6. 7. 8. Art. 26), „Disposition" (vergl. Art. 18 Abs. 1) und „Anweisung" (vergl. Art. 15 Abs. 2. 4. 5. Anl. 4 zu Ausf.-Best. § 7, Art. 18 Abs. 3. 4) werden im Allgemeinen als gleichbedeutend gebraucht.

seits und dasjenige des Empfängers andererseits sich gegenseitig ausschließen. Damit ist aber nicht etwa gemeint, daß diese beiden Rechte, deren Grenze durch das Internationale Uebereinkommen genau bestimmt ist, bezüglich dessen, was verfügt werden darf, identisch wären. Der Inhalt des Verfügungsrechts des Absenders und desjenigen des Empfängers ist vielmehr naturgemäß verschieden im Hinblick auf die Stellung, welche jeder derselben im Frachtvertrage einnimmt. Beim Absender kann es sich nur um Verfügungen in dem Sinne handeln, daß der mit der Eisenbahn abgeschlossene Frachtvertrag nachträglich irgend eine einseitige Aenderung erleidet, während das Verfügungsrecht des Empfängers wesentlich in dessen Befugniß besteht, die Auslieferung des Gutes mit dem Frachtbriefe zu verlangen.

Dieses Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers über das Gut darf nicht verwechselt werden mit der Befugniß des einen oder des anderen derselben, die aus dem Frachtvertrag entspringenden Rechte, insbesondere die Entschädigungsansprüche wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes der Eisenbahn gegenüber gerichtlich geltend zu machen. Die „Aktiv-Legitimation" für derartige Ansprüche wird allerdings demjenigen und nur demjenigen zuerkannt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht. Aber gerade aus dieser Bestimmung des Art. 26 und aus ihrer Vergleichung mit den vom Verfügungsrecht handelnden Vorschriften der Art. 15 und 16 geht hervor, daß Aktiv-Legitimation und Verfügungsrecht zwei an sich ganz verschiedene Begriffe sind, welche zwar in innigerem Zusammenhange stehen, aber sich keineswegs vollkommen decken.

Nachdem dies zur Vermeidung von Mißverständnissen festgestellt ist, soll Art. 15, welcher wesentlich vom Verfügungsrecht des Absenders handelt und dasjenige des Empfängers nur soweit heranzieht, als dies zur Abgrenzung der beiden einander ausschließenden Rechte erforderlich erscheint, des Näheren erörtert worden.

I. Bezüglich der Natur und des Inhalts des Verfügungsrechts des Absenders bestimmt Art. 15 Abs. 1:

„Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder an einer Zwischenstation abgeliefert werde."

Hieraus ergiebt sich:

1. Das Wesen des Verfügungsrechts des Absenders besteht darin, daß er die erwähnten, von dem ursprünglichen Frachtvertrage abweichenden Bestimmungen einseitig mit der Wirkung treffen kann, daß die Eisenbahn sie, sofern es die Umstände irgend gestatten (s. unten, Nr. III), auszuführen verbunden ist. Was den Inhalt dieser „nachträglichen Anweisungen" betrifft, so kann er nach Obigem in Verbindung mit dem durch § 7 der Ausf.Best. vorgeschrieben Formular (Anl. 4) nur darin bestehen, das Gut entweder

a) an die eigene Adresse des Absenders auf der Versandtstation zurückzuliefern, oder

b) an eine andere im Formular anzugebende Adresse zu senden, wobei es indeß — wie die Anmerkung zum Formular[1a]) übereinstimmend mit Art. 15 Abs. 1 besagt — nur zulässig ist, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen. Dies kann natürlich auch der Absender selbst sein, sofern er an dem dritten Orte eine Adresse besitzt oder das Gut „bahnlagernd" stellt. Dadurch ist indirekt die Möglichkeit gegeben, die Sendung auch nach einer abseits ihres Weges oder über der ursprünglichen Bestimmungsstation hinaus gelegenen Adresse zu befördern; nur muß dies mittelst Ausstellung eines neuen Frachtbriefes geschehen.

2. Damit ist das Maß der dem Absender zustehenden einseitigen Abänderungen des Frachtvertrages erschöpft. Andere nachträgliche Verfügungen des Absenders als die genannten sind — abgesehen vom Falle eines Transporthindernisses (Art. 18, s. unten § 37) — dem Internationalen Uebereinkommen nicht bekannt.[2]) Solche könnten indeß unter Umständen gemäß Art. 4 auf Grund tarifarischer Be-

[1a]) In die deutsche Verkehrs-Ordnung ist der bezügliche Theil der Anmerkung zum Formular nicht aufgenommen, um den Bahnen die Möglichkeit zu gewähren, durch den Tarif auch die Dirigierung des Gutes über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder abseits der ursprünglichen Route zu gestatten.

[2]) Eger — in Hirth's Annalen 1892 S. 691 ff. — scheint anzunehmen, daß der Absender noch beliebige weitere Verfügungen zu treffen befugt sei, als die im Art. 15 Abs. 1 vorgesehenen, und daß es zu diesen weiteren Verfügungen der Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikats nicht bedürfe. Diese zum öfteren (S. 694. 696. 703. 705. 707 a. a. O.) wiederholte, aber nicht begründete Behauptung findet weder im Wortlaut des Uebereinkommens noch in den Verhandlungen den geringsten Anhalt. Vielmehr ergiebt sich schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, daß einseitige Abänderungen des Frachtvertrags nur soweit

stimmungen zugelassen werden, falls sie den Bestimmungen des Uebereinkommens nicht widersprechen. Inwiefern dies insbesondere für nachträgliche Aenderungen der auf dem Gute haftenden Nachnahmen zutrifft, wurde bereits oben (§ 32 Nr. V) erörtert.

3. Das durch Art. 15 Abs. 1 dem Absender zuerkannte Verfügungsrecht steht diesem allein zu. Ein Recht gleichen Inhalts kann namentlich weder dem Empfänger noch einem Dritten zukommen. Ein Dritter, auch wenn er sich im Besitze des Frachtbriefes oder seines Duplikats befinden sollte, hat als solcher überhaupt niemals ein Verfügungsrecht über das Frachtgut als solches. Aber auch der Empfänger, welchem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte unter den im Abs. 4 des Art. 15 angeführten Umständen allerdings ein Verfügungsrecht zusteht, hat nicht dasjenige des Empfängers oder ein diesem gleichgeartetes, sondern ein eigenes, hiervon seinem Inhalte nach verschiedenes Verfügungsrecht auszuüben. Näheres hierüber s. unten Nr. II. 4.

II. Voraussetzungen für das Verfügungsrecht des Absenders:

1. Besitz des Frachtbrief-Duplikats. Hierwegen bestimmt Art. 15 Abs. 2:

„Dieses Recht[2a]) steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.“

Nach Art. 8 Abs. 5 erhält das Frachtbrief-Duplikat, dessen Formular in der Anlage 2 (zu § 2 Abs. 1 der Ausf.Best.) vorgeschrieben ist und welches bei Aufgabe des Gutes der Eisenbahn mit dem Frachtbrief übergeben werden muß, durch Aufdrückung des Datumstempels der Versandtexpedition und demnächstige Rückgabe an den Absender den Charakter einer Empfangsbescheinigung über die Annahme des Gutes zur Beförderung, d. h. über den Abschluß des Frachtvertrages.[3]) Und nach der weiteren Bestimmung in

zulässig erscheinen, als sie durch das Gesetz, hier das Uebereinkommen, ausdrücklich gestattet sind. Dies ist nur der Fall bezüglich der im Art. 15 Abs. 1 angegebenen Verfügungen und unter den im Art. 15 weiter angegebenen Voraussetzungen. Vergl. unten, § 44 Anm. 4.

[2a]) nämlich das im Abs. 1 dem Absender zuerkannte Verfügungsrecht.

[3]) s. oben, § 24.

Art. 8 Abs. 6 hat dieses Duplikat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes[4]) und ebensowenig diejenige eines Ladescheins oder Konnossements.[5])

Hieran ist durch Art. 15 Abs. 2 nichts geändert. Indem diese Bestimmung das Verfügungsrecht des Absenders[6]) davon abhängig macht, daß er die ihm bei Aufgabe des Gutes ertheilte Empfangsbescheinigung vorzuweisen vermag, will sie denselben nur verhindern, dieses Recht zum Nachtheil des Empfängers auch dann auszuüben, wenn dies ohne Verletzung des guten Glaubens nicht geschehen kann. Einer weit verbreiteten Handelsübung zufolge pflegt nämlich der Absender dem Empfänger, sofern er sich zu Gunsten des letzteren seines Verfügungsrechts begeben will, die Empfangsbescheinigung der Eisenbahn über der Aufgabe des Gutes (also den Duplikat-Frachtbrief oder in Frankreich das récépissé à remettre à l'expéditeur) einzusenden. Einem derartigen Vorgange soll nun zwar nicht die Wirkung beigemessen werden, daß damit das Verfügungsrecht auf den im Besitze des Duplikats befindlichen Empfänger überginge. Diesem stehen vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte keinerlei Rechte aus dem Frachtvertrag zu, auch nicht, wenn er sich im Besitze des Duplikats befindet. Wohl aber würde sich der Absender, wenn er unter solchen Umständen anderweit über das Gut verfügen wollte, einer arglistigen Handlungsweise schuldig machen. Dies soll durch die Vorschrift der Vorzeigung des Duplikats unmöglich gemacht werden. Verletzt die Eisenbahn jenes Gebot, so macht sie sich eventuell zum Mitschuldigen des Absenders und wird dadurch, vorbehaltlich ihres Rückgriffes gegen diesen, dem Empfänger, schadensersatzpflichtig.[7])

---

[4]) durch dessen Aushändigung an den Empfänger am Bestimmungsorte dieser zum Bezug des Gutes berechtigt wird, vergl. unten, II. 4 dieses Paragraphen.

[5]) welches den Frachtführer verpflichtet, dem Empfänger oder, wenn es an Ordre gestellt ist, dem Besitzer, das Gut auszuliefern. Vergl. oben, § 24 Anm. 20.

[6]) oder — wie es im französischen Texte heißt — dessen Ausübung, was thatsächlich auf das Gleiche herauskommt. A.M. ist Schwab S. 173 ff.

[7]) Diese Anschauungweise, welche namentlich im Urtheil des französischen Kassationshofes vom 9. Dezember 1783 (vergl. Sarrut, législation 2c. Nr. 561 und oben § 34 III) ihren Ausdruck gefunden hat, ist in den Verhandlungen der II. Konferenz — s. die folgende Anmerkung — zur Geltung gelangt. Sie kommt auch den Wünschen des deutschen Handelsstandes, welcher vielfach die Zulassung des Ladescheines befürwortet hat, bis zu einem gewissen Grade entgegen.

Nach dem bisherigen deutschen 2c. Betriebsreglement (§ 59 Abs. 1) hatte die Eisenbahn das Recht, nicht auch die Pflicht, vom Absender bei nachträglichen Verfügungen das ihm „etwa" ausgestellte Frachtbrief-Duplikat zurückzu-

Auf diese Weise suchten die Urheber des Internationalen Uebereinkommens durch eine Verschmelzung der deutschrechtlichen Grundsätze über die Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Empfängers mit den Prinzipien der französischen Gerichtspraxis die berechtigten Interessen dieser beiden Betheiligten zu wahren, ohne denjenigen der Eisenbahn zu nahe zu treten.[8])

Indem aber das Verfügungsrecht des Absenders an die Bedingung des Vorzeigens des Frachtbrief-Duplikats geknüpft wird, ist nicht etwa dem Besitzer dieser Urkunde als solchem ein Verfügungsrecht gewährt. Daß der Besitz des Duplikats einem Dritten keinerlei Rechte verleiht, ist bereits erwähnt worden. Aber auch der Empfänger erlangt durch diesen Besitz kein Verfügungsrecht, wie andererseits sein Verfügungsrecht nicht von diesem Besitz abhängig gemacht ist[9]). Wohl aber hat er einen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahn, wenn diese eine zu seinem Nachtheil getroffene nachträgliche Verfügung des Ab-

verlangen. Ebenso im niederländ. Betr.-Regl. § 58 Abs. 4. — Die neue deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebsreglement (§ 64) haben im Allgemeinen die Bestimmungen des Art. 15 des J. Uebereinkommens wörtlich übernommen, indeß mit Modifikationen der Abs. 2 und 6, welche sich daraus ergeben, daß das Frachtbrief-Duplikat dort nicht obligatorisch ist. Vergl. auch § 34 Anm. 2.

[8]) Die erste Konferenz (Prot. S. 18 ff. zu Art. 10) hatte sich ganz auf den Standpunkt des deutschen Rechts gestellt (s. den vorigen Paragraphen) und sowohl das System des schweizerischen Entwurfs (s. ebendaselbst) als auch einen im Sinne des jetzigen Art. 15 Abs. 2 gehaltenen eventuellen Antrag der Schweiz (Prot. S. 19) mit großer Majorität abgelehnt.

Die zweite Konferenz hielt zwar im Allgemeinen an den deutschrechtlichen Grundsätzen über das Verfügungsrecht fest und verneinte namentlich mit Einstimmigkeit die Frage, ob dem Frachtbriefduplikat der Charakter des Konnossements gegeben werden wolle (Prot. S. 31). Sie nahm aber den gegenwärtigen Abs. 2 des Art. 15 an, „um einem praktischen Bedürfnisse des Handels zu entsprechen" und „den Empfänger, dem das Duplikat zugestellt ist, vor dem Nachtheil zu bewahren, den ihm der Absender durch eine nachträgliche Abänderung verursachen könnte. Es soll damit indeß lediglich eine Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders ausgesprochen sein, ohne die Grundsätze des Entwurfs (der I. Konferenz) insbesondere bezüglich des Verfügungsrechts des Empfängers abzuändern oder dem Inhaber des Duplikats als solchem irgendwelche Verfügungsrechte zuzusprechen." So der Bericht der Majorität der I. Kommission, Prot. der II. Konf. S. 98. Die von der Minorität erhobenen Bedenken gaben Anlaß zu redaktionellen Aenderungen im Texte der Artt. 18 Abs. 4 (vergl. unten § 37 III.) und 26 Abs. 2 (vergl. unten § 44 I. 1).

[9]) Anders ist dies nach dem oben, im § 34 Nr. 8 mitgetheilten Art. 78 des russischen Eisenbahngesetzes.

senders befolgt hat, ohne die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, und wenn er nachweisen kann, daß der Absender ihm das Duplikat übergeben hat.[10])

Die Vorschrift der Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikats steht im engsten Zusammenhang mit den für die Geltendmachung des Verfügungsrechts des Absenders im Abs. 6 und 7 des Art. 15 weiter gegebenen, unten in Nr. 3 des Näheren erörterten Formvorschriften, deren Erfüllung ohne das Beibringen des Duplikats nicht möglich ist. Schon aus diesem Grunde kann jenes Erforderniß für die Ausübung des Dispositionsrechts des Absenders nicht durch einen anderen, die Rechte des Empfängers gleichmäßig schützenden Vorgang, namentlich etwa die Zustimmung des Empfängers, ersetzt werden. Ein derartiger Ersatz ist allerdings im Art. 26 Abs. 2 für die Aktivlegitimation vorgesehen. Allein diese Vorschrift findet ihrer Stellung und ihrem Zwecke nach auf nachträgliche Dispositionen keine analoge Anwendung.[10a])

Es ist nicht zu verkennen, daß man in dem Bestreben, den Empfänger gegen mißbräuchliche Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders zu schützen, etwas weit gegangen ist. Der Absender ist namentlich bei zufälligem Verluste des Duplikat-Frachtbriefes der Möglichkeit einer nachträglichen Verfügung beraubt. Auch ein eventuelles Amortisationsverfahren kann, da nachträgliche Verfügungen die größte Eile erfordern, nicht wohl Hülfe schaffen. Alle diese Bedenken sind in der Konferenz erwogen, aber nicht als ausschlaggebend erachtet worden. Es erübrigt deshalb nur, die Härten der Bestimmung mit in den Kauf zu nehmen. Selbst wenn das Interesse des Empfängers an der Vorlage des Duplikats weggefallen ist, also namentlich im Falle eines Verzichts oder der Annahme-

---

[10]) Alles dies ergiebt sich zweifellos aus der Fassung des Art. 15 Abs. 2 sowie aus deren Entstehungsgeschichte. Statt der ursprünglich vorgeschlagenen Worte: „so ist sie dem Dritten, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar" setzte die II. Konferenz „dem Berechtigten" (Prot. S. 109 zu Art. 26). Die dritte Konferenz aber (Prot. S. 35 zu Art. 15) wählte die gegenwärtige Fassung, „da Dritte aus dem Besitz des Duplikat-Frachtbriefes der Eisenbahn gegenüber Rechte nicht erwerben und also unter dem Berechtigten nur der Emfänger zu verstehen ist."

[10a]) Dies geht auch aus den Verhandlungen der II. Konf. zu Art. 26 Abs. 2 (S. 108 u. 109) hervor, welchen zufolge die betreffende Bestimmung absichtlich nur zu Art. 26 und nicht zu Art. 15 Abs. 2 beigefügt wurde. Vergl. auch den Eingang dieses Paragraphen und unten, § 44 I. 1. A. M. ist Schwab S. 175.

verweigerung, kann die Eisenbahn nicht gezwungen werden, von den — auch in ihrem Interesse gegebenen — Formvorschriften des Art. 15 Abs. 2, 6 und 7 abzusehen.

2. Geltendmachung auf der Versandtstation.

In dieser Hinsicht bestimmt Art. 15 Abs. 3:

„Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind."

Diese Vorschrift, welche sich auch in den Rechten verschiedener Vertragsstaaten findet,[11]) ist durch den Geschäftsgang der Eisenbahn geboten. In der Regel ist nur diese Station in der Lage zu wissen, welchen Weg das Gut eingeschlagen hat: ein Umstand, von welchem die Möglichkeit der Ausführung nachträglicher Bestimmungen in den meisten Fällen abhängig sein wird. Außerdem ist in der Regel nur die Versandtstation in der Lage, die Legitimation des Absenders und die Echtheit des vorzulegenden Duplikat-Frachtbriefes zu prüfen. Obige Bestimmung stellt es übrigens in das Ermessen der Eisenbahn, ob sie die Vermittlung der Versandtstation verlangen will. Dagegen ist in vielen Tarifbestimmungen, wie auch im Vereins-Uebereinkommen (Art. 19) in gültiger Weise (Art. 4 des Internationalen Uebereinkommens) bestimmt, daß nachträgliche Verfügungen nur unter der erwähnten Voraussetzung berücksichtigt werden.

3. Geltendmachung in der vorgeschriebenen Form.

Hierwegen verordnet Art. 15 Abs. 6 und 7:

„Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgeschriebenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen[12]) vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist."

„Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig."

---

[11]) So namentlich schon im bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglement § 59 Abs. 2. Ebenso die neuen Regl. § 64 Abs. 3 bezw. Ver.Rgl. § 53 Abs. 3 und Niederländ. BRgl. § 58.

[12]) s. Ausführungsbestimmungen § 7 nebst dem dazu gehörigen Formular Anlage 4.

Auch diese Vorschriften[13]) sind zunächst im Interesse einer geregelten Geschäftsführung der Eisenbahn erlassen. Sie bezwecken, dieselbe in den Besitz eines unanfechtbaren Beweismittels über die nachträgliche Verfügung zu setzen und dem Absender eine spätere mißbräuchliche, der veränderten Sachlage nicht mehr entsprechende Benutzung des Frachtbrief-Duplikats unmöglich zu machen. Durch den Vermerk auf dem Duplikat wird zugleich der Empfänger gegen etwaige betrügliche Vorspiegelungen des Absenders geschützt, somit ein ähnlicher Zweck verfolgt, wie mit der Bestimmung im Abs. 2.

4. Rechtzeitige Geltendmachung.

Hierwegen bestimmt Art. 15 Abs. 4:

„Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird."

Diese Vorschriften, welche sich im Wesentlichen an diejenigen des deutschen Rechts[14]) und der herrschenden französischen Doktrin und

---

[13]) deren gegenwärtige Redaktion der III. Konf. entstammt (Prot. S. 35 und 47).

Im Widerspruch mit dem klaren Wortlaut und Sinn obiger Bestimmung behauptet Schwab S. 179 ff., die angedrohte Nichtigkeit beziehe sich nur auf den ersten Satz des Abs. 6. Mit Unrecht wird dafür ein früheres Stadium der Entstehungsgeschichte der betr. Stelle herangezogen, da die letztere bei der Schlußfassung geändert worden ist. Herr Schwab meint zwar, die Redaktions-Kommission habe die Aenderung eigenmächtig vorgenommen. Aber die Konferenz, welche sie genehmigt hat, war offenbar anderer Ansicht.

[14]) Allg. Deutsches 2c. Handels-Gesetzb. Art. 402 u. 405.

Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereinsreglements § 59 Abs. 1 u. 3; die neuen Reglements § 64 Abs. 4 bezw. Vereins-Reglement § 53 Abs. 4 folgen in dieser Hinsicht genau dem Wortlaut des Internationalen Uebereinkommens.

Niederländisches Betriebsreglement § 58.

Nicht aufgenommen ist die Bestimmung des Art. 404 des allg. deutschen Handelsgesetzbuchs: „Der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger ist vor Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die

Praxis[15]) anschließen, haben den Zweck, die Rechte des Absenders und diejenige des Empfängers genau abzugrenzen. Mit dem Beginn der Rechte des Empfängers hören diejenigen des Absenders auf, gleichviel, ob dieser das Frachtbrief-Duplikat (s. oben Nr. 1) besitzt oder nicht. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt und dasjenige des Empfängers beginnt unter allen Umständen nicht früher als mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte,[16]) aber auch in diesem Falle nur, wenn entweder a) der Frachtbrief dem Empfänger übergeben worden ist, oder b) der Empfänger gegen die Eisenbahn auf Uebergabe des Gutes mit dem Frachtbriefe geklagt hat und diese Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist bevor der Absender eine entgegenstehende Verfügung in gültiger Weise getroffen hat.

Ist das Eine oder das Andere geschehen, so darf die Eisenbahn nachträgliche Verfügungen des Absenders nicht mehr befolgen, widrigenfalls sie dem Empfänger „für das Gut haftbar wird". Die Ver-

zu diesem Zweck nothwendigen Anweisungen zu ertheilen; die Auslieferung des Gutes kann er vor dessen Ankunft am Orte nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat." — Der Entwurf der deutschen Kommissare enthielt einen dahin gehenden Vorschlag (Art. 10a). Allein die Majorität war — wohl mit Recht — der Ansicht, daß derartige Bestimmungen dem in Art. 15 Abs. 4 niedergelegten und allgemein angenommenen Prinzip mehr oder weniger widersprechen und Konflikte zwischen dem Absender und dem (überdies der Bahn noch fremden) Empfänger zur Folge haben, auch das Bahnpersonal in eine schwierige Lage bringen würden. Prot. der I. Konf. S. 25/26.

15) Vergl. Sarrut, législation etc. Nr. 581 ff.

16) Dies ist wörtlich zu verstehen und nicht etwa mit der Zeit zu verwechseln, wo das Gut hätte ankommen sollen, also mit dem Ablauf der Lieferfrist. Eine Auslegung im letzteren Sinne, wie sie allerdings in Deutschland der — übrigens etwas anders gefaßten konnexen Bestimmung des deutschen H.G.B. Art. 405 — fast allgemein gegeben wird, würde dem klaren Wortlaut des Textes, dessen wörtliche Auffassung auch innere Gründe für sich hat, widersprechen. Es darf namentlich darauf hingewiesen werden, daß der § 42 des Entwurfs eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes vom Jahr 1874 unter lit. b. das Recht des Absenders beginnen läßt „nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte bezw. nach fruchtlosem Ablauf der Lieferfrist." Diese letzten Worte fehlen — obschon die Motive jenes Entwurfs unter Hinweisung auf die Nürnberger Protokolle S. 1235. 1236. 4734 angenommen hatten, daß dieselben Gründe, welche den im H.G.B. Art. 405 ausgesprochenen Rechten des Empfängers nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte zur Seite stehen, dahin führen, dieselben auf den fruchtlosen Ablauf der Lieferfrist auszudehnen — sicher nicht unabsichtlich im Entwurf der deutschen Kommissare, welchem Art. 15 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 2 nachgebildet ist. Vergl. unten, § 36 Anm. 6.

pflichtung der Eisenbahn geht hier[17]) auf Ersatz des Schadens, welcher dem Empfänger durch die Zuwiderhandlung erwachsen ist, und zwar gemäß Art. 34 ff. nach denselben Grundsätzen, wie wenn das Gut in Verlust gerathen wäre.

Im Uebrigen hat der Uebergang des Dispositionsrechts auf den Empfänger, wie bereits im Eingang dieses Paragraphen erwähnt ist, nicht etwa den Sinn, daß derselbe nunmehr Anweisungen ähnlicher Art, wie der Absender geben dürfte. Der Empfänger hat vielmehr gemäß Art. 16 nur das Recht, unter den daselbst angegebenen Voraussetzungen die Aushändigung des Gutes mit dem Frachtbrief zu verlangen. Nur hierauf können sich nach der Natur der Sache die Anweisungen beziehen, welche er nach Art. 15 Abs. 4 der Eisenbahn zu geben berechtigt ist. Dies ergiebt sich auch aus der Vergleichung der Vorschriften im Abs. 2 (insbsondere der Worte „der Absender allein") und im Abs. 4 des Art. 15.

III. Ausführung nachträglicher Verfügungen.

Derartige Weisungen des Absenders, welche innerhalb der unter Nr. I bezeichneten Schranken und unter Beobachtung der in Nr. II erwähnten Bedingungen ertheilt sind, hat die Eisenbahn sorgfältig und ungesäumt zu vollziehen. Diese Verpflichtung findet indeß ihre natürliche Grenze in der Möglichkeit der Ausführung mit Rücksicht auf die Interessen des öffentlichen Verkehrs. In diesem Sinne bestimmt Art. 15 Abs. 5:

„Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen[18]) in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde."

Eine Ausnahme von der Verbindlichkeit der Eisenbahn zur Ausführung der ordnungsgemäß ertheilten nachträglichen Anweisungen des Absenders tritt hiernach — abgesehen von dem selbstverständlichen Falle der Verhinderung durch höhere Gewalt — nur ein, wenn deren

[17]) wie im Falle des Art. 15 Abs. 2 a. E. (s. oben Nr. II. 1 dieses Paragraphen.)

[18]) Daß es sich nur um die im Abs. 1 erwähnten Anweisungen des Absenders handelt, ist durch die auf der III. Konferenz vorgenommene modifizirte Redaktion des Abs. 5 außer Zweifel gestellt. Die Fassung des Entwurfs der II. Konferenz hatte — weniger präzis — von der „Ausführung nachträglicher Anweisungen des Berechtigten" gesprochen.

Vollzug überhaupt, oder der sofortige oder unveränderte Vollzug den regelmäßigen Transportverkehr stören würde. Eine derartige Störung kann namentlich leicht eintreten bei Anweisungen, welche das Anhalten und die Auslieferung der Güter auf einer Zwischenstation bezwecken, indem sie das Ausrangiren und die Umladung von Wagen und die Ungültigkeit bereits ausgefertigter Frachtkarten nach sich ziehen. Gleichwohl wollte man das Anhalten des Gutes unterwegs nicht ohne Weiteres verbieten, da es manchmal, z. B. bei einer während des Transports bekannt werdenden Zahlungsunfähigkeit des Empfängers, außerordentlich wünschenswerth ist, eine derartige Disposition treffen zu können, und die Ausführung je nach den Umständen des Falls sehr wohl ohne besondere Mühe und ohne größeren als den ohnehin nöthigen Aufenthalt bewirkt werden kann. Es wird Sache pflichthaften Ermessens der betreffenden Station und eventuell der Beurtheilung des Richters sein, ob die Ausführung eines derartigen Verlangens überhaupt eine Störung des regelmäßigen Güterverkehrs nach sich ziehen bzw. gezogen haben würde und ob die zu befürchtende Störung den Umständen nach erheblich genug ist, um das Gesuch zurückzuweisen.[19]) Daß dies namentlich bei Stückgut häufig der Fall sein wird, liegt auf der Hand. Indeß würde es gemäß Art. 4 in Verbindung mit Art. 15 Abs. 5 unzulässig sein, die Unterwegs-Dispositionen durch allgemeine bahnseitige Anordnungen auf Wagenladungsgut zu beschränken.[20])

IV. Die Frage, wer die Kosten nachträglicher Anweisungen des Absenders zu tragen hat, ist in Art. 15 Abs. 8 wie folgt entschieden:

„Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind."

Hierzu ist zu bemerken:

---

[19]) Nach der Fassung vom Jahre 1878 mußte die Störung eine „erhebliche" sein: dieses Wort ist jetzt weggelassen, weil „das Sonderinteresse des Absenders dem auf einen regelmäßigen und ununterbrochenen Betrieb der Eisenbahn gerichteten allgemeinen Interesse nachsteht." Kommissionsbericht in dem Prot. der II. Konf. S. 98/99 in Verbindung mit den Verhandlungen auf S. 31. Vergl. auch das — in dieser Frage etwas einseitige — Gutachten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Art. 15.

[20]) Eine derartige Beschränkung ist deshalb auch in das neue Vereins-Uebereinkommen nicht wieder aufgenommen.

1. Die zu vergütenden Kosten können nach Lage des Falls sehr verschiedener Natur sein. Wird das Gut noch auf der Versandtstation zurückgezogen, so kann es sich nur um Vergütung der Kosten der Vorbereitung des Transport handeln, wofür eine Gebühr in den Tarifen festgesetzt zu sein pflegt.[21])

Im Uebrigen wird der bereits geleistete Transport wie der eventuell nothwendig werdende Rücktransport nach den Tarifen zu vergüten sein. Dagegen ist für die thatsächlich nicht durchlaufene Strecke auch keine Fracht zu berechnen. Unter Umständen kommen auch Rangirgebühren und Kosten der Umladung auf einer Zwischenstation oder auf der Endstation in Betracht. Etwaige Nachnahmeprovision ist zu zahlen, auch wenn es nicht zur Erhebung der Nachnahme kommt.[22])

2. Das Recht der Eisenbahn auf Kostenvergütung fällt weg, wenn sie die Disposition durch ihr Verschulden nothwendig gemacht hat. Natürlich kann es sich hierbei nur um die Mehrkosten gegenüber denjenigen des ursprünglich beabsichtigten Transports handeln.

V. Die Bestimmung des schweizerischen Entwurfs (Art. 10 Abs. 4), daß der Anweisende auch für die aus der Anweisung entstehenden Gefahren hafte, ist in das Uebereinkommen nicht aufgenommen. Soweit es sich um die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren handelt, wird durch die nachträgliche Disposition an den allgemeinen Haftungsgrundsätzen nichts geändert. Dagegen wird die durch eine nachträgliche Verfügung hervorgerufene besondere Gefahr, z. B. Beschädigung des Gutes beim Umladen, billigerweise auf den Disponenten übergehen, soweit nicht ein Verschulden der Eisenbahn konkurrirt.

§ 36.

B. Rechte und Pflichten des Empfängers

(Art. 16. 17).

Der Frachtvertrag wird noch der Absicht der ihn abschließenden Parteien — Absender und Eisenbahn — dadurch erfüllt, daß diese

---

[21]) sg. „Reugeld". Im § 64 Abs. 8 der deutschen Verkehrs-Ordnung und des neuen österreichischen und ungarischen B.Regl., welche im Uebrigen dem Art. 15 Abs. 8 entspricht, ist vorgeschrieben, daß diese Kosten im Tarif ein für allemal festzusetzen sind. Ebenso im § 53 Zus. 2 des Vereins-Reglements.

[22]) Nach Art. 13 Abs. 2 wird die Provision für die „aufgegebene" Nachnahme berechnet.

am Bestimmungsorte das Gut mit dem Frachtbriefe gegen Bezahlung der darauf haftenden Forderungen an seine Adresse abliefert. Indem durch die Verhandlungen[1]) in dieser Hinsicht bei Feststellung der Rechte und Pflichten des Empfängers im Wesentlichen das in sämmtlichen Vertragsstaaten geltende Recht[2]) auch für den internationalen Verkehr angenommen wurde, sind für die Abgrenzung der Befugnisse des Empfängers gegenüber denjenigen des Absenders die bereits im vorigen Paragraphen (§ 35 II 4) erörterten Grundsätze zur Geltung gelangt. Demgemäß ist durch das Uebereinkommen Nachstehendes bestimmt:

Art. 16.

„Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen."

„Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag

---

[1]) Die Artt. 10b und 10c des Entwurfs der deutschen Kommissare, welche den Artt. 403, 405 und 406 des deutschen H.G.B. fast wörtlich entsprechen, ist in die Artt. 16 und 17 des J. Uebereinkommens ohne wesentliche Veränderung übergegangen. Dagegen ist der dem Art. 404 des D.H.G.B. entnommene Art. 10a jenes Entwurfs nicht angenommen worden: s. den vorigen § 36 Anm. 14. Vergleiche:

Prot. der I. Konf. S. 25/26. 69 zu Art. 10a—c.
„ „ II. „ S. 33—35. 99—101 zu Art. 16. 17.
„ „ III. „ S. 76 (Entwurf v. Art. 16. 17).

[2]) Vergl. insbesondere:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 402 Abs. 2. 403. 405 406. 431.

Ungarisches H.G.B. Art. 404 Abs. 2. 405. 407. 408. 433.

Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 59 Abs. 1 erster Satz in Verb. mit Abs. 3.

Neue deutsche Verkehrs-Ordnung, neues österreichisch-ungarisches Betr.-Regl. § 66 67. Neues Vereins-Reglement § 54. 55.

Für die französische Theorie und Praxis: Sarrut, législation 2c. Nr. 554 ff. 587.

Niederländisches Betriebsreglement § 58 Abs. 4.

Codice di commercio (1882) Art. 407. 408 Abs. 1. 409 Abs. 2.

Italienischer Tarif (1885) Art. 110.

Russisches allgem. Eisenbahngesetz Art. 78.

Schweizerisches Transportgesetz Art. 16.

„ Transportreglement § 103 Abs. 3. 104.

begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat."

„Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation."

Art. 17.

„Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen."

Hierzu ist Nachstehendes zu bemerken:

1. Die Verpflichtung der Eisenbahn, wie sie der erste Absatz des Art. 16 nach dem Vorgange des Art. 403 des deutschen Handelsgesetzbuchs ausspricht, ist eine durchaus selbstverständliche, da sie aus dem Zweck und Inhalt des Frachtvertrages mit Nothwendigkeit hervorgeht. Sie besteht aber nicht nur dem Absender, sondern auch, wie sich aus Absatz 2 ergiebt, unter den daselbst erwähnten und unten näher zu erörternden Voraussetzungen dem Empfänger gegenüber. Was nun zunächst

a. den Inhalt der Verpflichtung betrifft, so geht sie auf Ablieferung oder Aushändigung des Gutes an den „bezeichneten" Empfänger, mag diese Bezeichnung im Frachtbrief oder durch nachträgliche Verfügung des Absenders[3]) erfolgt sein. Darunter ist das eisenbahnseitige Aufgeben der Gewahrsam über das Gut zu Gunsten des Empfängers zu verstehen. Was dazu gehört, ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beantworten. Jedenfalls genügt nicht die bloße Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes.

b. Das Verfahren bei der Ablieferung richtet sich gemäß Art. 19 nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen. Dies gilt namentlich für die Frage,

[3]) Ueber die Erfordernisse der Gültigkeit einer nachträglichen Verfügung s. oben, § 35 (zu Art. 15).

ob das Gut dem Empfänger mittelst Zuführung an seine Wohnung auszuhändigen oder — eventuell unter Benachrichtigung (Avisirung) — auf dem Bahnhofe zur Selbstabholung zu stellen ist.[4])

c. Als Ort der Ablieferung gilt nach Art. 16 Abs. 3 die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Vergl. Art. 6 c. Hiermit steht im genauesten Zusammenhange die Festsetzung in Art. 30 Abs. 2: „Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.“ Art. 19 aber bestimmt in dieser Hinsicht (vergl. oben lit. b): „Die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.“ Der internationale Eisenbahn-Frachtvertrag endet also unter allen Umständen mit der im Frachtbrief angegebenen Eisenbahnstation. Für den Weitertransport sind nicht die Festsetzungen des Uebereinkommens, sondern die lokalen Vorschriften maßgebend.[5])

2. Das Recht des Empfängers auf Herausgabe des Gutes mit dem Frachtbriefe beginnt, der oben mitgetheilten Bestimmung des Art. 16 Abs. 2 zu Folge, jedenfalls nicht früher als „nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte.“

a. Nach dieser klaren und einer anderen Auslegung als derjenigen, welche der Wortlaut ergiebt, weder bedürftigen, noch fähigen, auch mit Art. 15 Abs. 4 durchaus übereinstimmenden Vorschrift ist es eine unerläßliche Voraussetzung für den Beginn des Verfügungsrechts des Empfängers, daß das Gut am Bestimmungsort angekommen ist. Nur darauf und nicht[6]) auf den Zeitpunkt, mit welchem das Gut hätte eintreffen sollen, also nicht etwa auf den Ablauf der Lieferfrist, kommt es an, um den Moment zu bestimmen, in welchem das Verfügungsrecht des Empfängers existent werden kann. Es wird demnächst existent dadurch, daß der Empfänger nach diesem Zeitpunkt der Eisenbahn seinen Willen erklärt, in den

---

[4]) s. unten, § 38 zu Art. 19.

[5]) s. das Citat in der vorigen Anmerkung.

[6]) wie allerdings eine die herrschende deutsche Theorie und Praxis bei Auslegung der konnexen Bestimmungen der Artt. 402 und 405 des D.H.G.B. annimmt. Vergl. § 35 Anm. 16.

Frachtvertrag einzutreten. Dies kann mit der Wirkung, daß dadurch das Verfügungsrecht des Absenders ausgeschlossen wird, nur auf zweierlei Weise gültig geschehen: entweder

α. dadurch, daß der Empfänger den ihm von der Eisenbahn übergebenen Frachtbrief annimmt (Art. 15 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 16 Abs. 1), — oder

β. dadurch, daß er der Eisenbahn eine Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zustellt, bevor der Absender eine anderweite Verfügung in der durch Art. 15 vorgesehenen Weise gültig ertheilt hat (Art. 15 Abs. 4 in Verb. mit Art. 16 Abs. 2). Durch eine Verfügung der letzteren Art wird das Dispositionsrecht des Empfängers hinfällig.

b. Vor Ankunft des Gutes hat der Empfänger der Eisenbahn gegenüber überhaupt kein Recht auf dasselbe, selbst dann nicht, wenn er sich im Besitze des Frachtbriefduplikats befindet. Dieser Besitz des Empfängers hindert nur den Absender an anderweiten Verfügungen und giebt dem Empfänger ein eventuelles Recht auf Schadensersatz gegen die Eisenbahn, wenn solche dennoch zugelassen sind. Nach Ankunft des Gutes ist der Empfänger zum Bezug desselben mit dem Frachtbrief berechtigt, gleichviel ob er ein Duplikat besitzt oder nicht. Die Eisenbahn hat kein Recht, vom Empfänger auch nur die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, und sein Besitz giebt dem Empfänger der Eisenbahn gegenüber nicht die Befugniß, die Aushändigung des Gutes zu fordern.[7])

c. Die Eisenbahn ist nach Ankunft des Gutes nicht etwa berechtigt, mit der Ablieferung bis zum Ablauf der Lieferfrist zu warten, sondern sie hat diese mit möglichster Beschleunigung, eventuell binnen einer durch die lokalen Bestimmungen (Art. 19) festgesetzten besonderen Frist, zu bewirken.[8])

d. Der Empfänger kann nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte, also namentlich die Auslieferung des Gutes mit dem Frachtbriefe, „im eigenen Namen geltend machen." Er handelt dabei nicht als Bevollmächtigter oder als Cessionar[9]) des Absenders, sondern kraft

---

[7]) s. § 35.

[8]) Derartige besondere Fristen finden sich für die Avisirung bezw. Ablieferung von Eilgut (mit 2 bezw. 6 Stunden) im § 68 Abs. 2 des neuen deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements und im § 57 Zus. 2 des Vereins-Reglements.

des ihm durch das Gesetz übertragenen eigenen Rechts. Dieses Recht kann außergerichtlich oder gerichtlich und im letzteren Falle durch Klage, Einrede oder sonstige Rechtsmittel geltend gemacht werden. Gleichgültig ist dabei, ob der Empfänger im eigenen oder in fremdem Interesse handelt: sein Recht, die Auslieferung des Gutes zu verlangen, ist unabhängig von dem Rechtsgeschäft, welches der Uebersendung des Gutes zu Grunde liegt (Kauf, Kommission, Auftrag, Schenkung oder dergl.) und ebenso vom Eigenthum oder sonstigen dinglichen Rechten am Gute.[10])

3. Pflichten des Empfängers.

a. Der Empfänger kann, da er bei Abschluß des Frachtvertrages nicht mitgewirkt hat, keine Verpflichtung haben, in denselben einzutreten. Es steht ihm vielmehr vollkommen frei, ob er das ihm von der Eisenbahn auszuhändigende Gut mit dem Frachtbriefe annehmen oder zurückweisen will. Auch braucht er keinerlei Gründe für die Zurückweisung anzugeben.[11]) Tritt er aber — was nach dem Angeführten mit Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte sein Recht ist — in den Frachtvertrag ein, so kann dies nur geschehen „gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen" (Art. 16 Abs. 2) oder, was im Wesentlichen auf dasselbe herauskommt „gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge"

---

[9]) Dahin gehende theoretische Konstruktionen sind deshalb mindestens entbehrlich. Vergl. Thöl, handelsrechtl. Erörterungen S. 24.

[10]) Vergl. hierüber die Prot. der I. Konf. zu Art. 10 S. 18 ff., insbesondere auch die Ausführungen der deutschen (Dr. Meyer) und der österreichischen Delegation (Dr. Steinbach) S. 21. Diese Anschauungen sind — allerdings nicht ohne Widerspruch, namentlich von schweizerischer und von niederländischer Seite — schließlich zur Geltung gelangt.

[11]) Anders verhält sich dies, wenn der Empfänger zugleich Absender des Gutes ist, weil er in diesem Falle aus dem Frachtvertrag zur Annahme des Gutes verpflichtet ist. Auch kann der Empfänger je nach dem sonstigen Vertragsverhältnisse, in welchem er mit dem Absender bezüglich des Gutes steht, diesem gegenüber zur Annahme verpflichtet sein. Der Eisenbahn gegenüber besteht eine derartige Verpflichtung — abgesehen von dem im Eingange der Anmerkung erwähnten Falle — nicht und **kann** nicht bestehen.

Der Empfänger kann selbst nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht die Annahme des Gutes insolange verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist: Art. 44 Abs. 4. — Ist diesem Antrage genügt, oder ein solcher Antrag nicht gestellt, so ist der Empfänger nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht zur Annahme des Gutes der Eisenbahn gegenüber verpflichtet. Arg. Art. 44 Abs. 4 (a contrario).

(Art. 16 Abs. 1), wozu noch die selbstverständliche Pflicht der Empfangsbescheinigung hinzutritt. Dies ergiebt sich schon aus der Natur des Frachtkontrakts als eines wesentlich zweiseitigen (synallagmatischen) Vertrages.[12]) In einem derartigen Verhältnisse kann kein Theil die Leistung seitens des Gegentheils verlangen, ehe er selbst geleistet oder sich wenigstens zur vertragsmäßigen Leistung erboten hat. In der Regel haben Leistung und Gegenleistung „Zug um Zug“ zu erfolgen. Indeß kann durch das, den lokalen Vorschriften unterworfene Ablieferungs-Verfahren (Art. 19) auch die Vorleistung seitens des Empfängers vorgeschrieben sein.[13])

Die Frage, inwiefern im Falle des Streits über die Höhe der dem Empfänger obliegenden Zahlung diese durch gerichtliche Hinterlegung ersetzt werden kann, wird arg. Art. 19 nach den Gesetzen des Ablieferungsortes zu entscheiden sein.[13a])

b. Gegenstand der Leistung ist die Bezahlung aller derjenigen Beträge, welche die Eisenbahn — materiell betrachtet — aus dem Frachtvertrage zu fordern hat und welche — formell betrachtet — in dem Frachtbriefe verzeichnet sind. Dies ist namentlich die tarifmäßige Fracht (sammt Nebengebühren) sofern sie auf den Empfänger angewiesen, d. h. nicht vom Absender laut Frankatur-Vermerk zum Voraus bezahlt oder zu bezahlen ist (Art. 11 Abs. 1. Art. 12 Abs. 1)[14]), ferner die Auslagen der Eisenbahn (Art. 11 Abs. 2. 3)[15]) und die auf dem Gute haftenden Nachnahmen (Art. 13), sowohl die von der Eisenbahn baar vorgeschossenen, als die erst nach Eingang zu bezahlenden. Auf Erfüllung aller dieser aus dem Frachtvertrag hervorgehenden Verpflichtungen hat indeß die Eisenbahn dem Empfänger gegenüber, auch wenn er den Frachtbrief und das Gut angenommen hat, in der Regel[15a]) nur dann einen Anspruch, wenn sie

---

[12]) Vergl. oben, § 17 Nr. 5a.

[13]) Dies ist beispielsweise nach der deutschen Verkehrsordnung und dem (neuen) österreichisch-ungarischen Betriebsregl. § 68 Abs. 7 für Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, vorgesehen.

[13a]) Vergl. die Ausführungsgesetze zum deutschen H.G.B. von Hannover § 29, Mecklenburg § 40, Oldenburg § 25, Hamburg § 51, Bremen § 36.
Codice di Commercio (1882) Art. 408 Abs. 2.
Schweiz. Transportgesetz Art. 44.

[14]) Vergl. oben, § 28. § 30, und unten, § 39 Z. 2.

[15]) Vergl. oben, § 28 III.

[15a]) Vergl. unten, § 39 Zif. 2.

im Frachtbrief — dem daselbst befindlichen Vordruck entsprechend — ersichtlich gemacht sind.

c. In der Regel verlangt die Eisenbahn, wozu sie berechtigt ist, die Bezahlung der Fracht und der sonstigen auf der Sendung haftenden Beträge bei Herausgabe des Gutes mit dem Frachtbriefe. Wenn sie diese aber aus irgend einem Grunde ohne Bezahlung abliefert,[16]) so wird nach Art. 17 der Empfänger durch die Annahme verpflichtet, die im Frachtbrief gemachten Beträge zu bezahlen (s. oben, lit. b). Dieser Verpflichtung kann sich der Empfänger durch einseitigen Vorbehalt nicht entziehen. Sie erwächst ihm aber nur, wenn Annahme des Gutes und des Frachtbriefes — gleichviel ob gleichzeitig oder nach einander — erfolgt sind. Ist nur das Eine oder das Andere geschehen, so ist der Empfänger zwar in den Frachtvertrag eingetreten, aber an sich — und abgesehen von den besonderen Umständen des Einzelfalles[17]) — zur Leistung insolange nicht verpflichtet, als nicht die Eisenbahn ihrerseits voll geleistet hat.

§ 37.

C. Transporthindernisse (Art. 18).

Der Ausführung des von der Eisenbahn übernommenen Transports können äußere Ereignisse hemmend in den Weg treten, welche bei Abschluß des Frachtvertrages nicht vorauszusehen waren. In einem solchen Falle frägt es sich, welche Maßregeln mit Rücksicht auf die veränderten Umstände zu ergreifen sind und wie sich nunmehr das Verhältniß zwischen den Theilen gestaltet. Hierüber enthalten bereits

---

[16]) Dies soll nach Artt. 20 und 23 Abs. 2 in der Regel nicht geschehen, bei eigener Verantwortlichkeit der Ablieferungsbahn. Indeß kann ein derartiges Vorgehen unter Umständen im Interesse sämmtlicher betheiligten Bahnen liegen, namentlich um bei Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen die Verweigerung der Annahme zu vermeiden. Für solche Fälle ist durch Art. 20 des Vereins-Uebereinkommens die Empfangsbahn ermächtigt, von Bezahlung der Fracht (nicht auch der Nachnahme) vorerst abzusehen. Die derart erfolgte Aushändigung ist jedoch sofort unter Angabe der Gründe den betheiligten Verwaltungen anzuzeigen.

[17]) So würde es beispielsweise dem guten Glauben widersprechen, wenn der Empfänger, welcher das Gut erhalten und vom Frachtbrief Kenntniß genommen hat, die Zahlung der Fracht nur deshalb verweigern wollte, weil der Frachtbrief nachträglich bei der Eisenbahn, welche seinen Inhalt genau nachzuweisen vermag, in Verlust gerathen ist.

die Rechte der Vertragsstaaten[1]) unter einander mehr oder weniger übereinstimmende Vorschriften, welche den bezüglichen Verhandlungen[2]) zur Unterlage gedient haben. Im Anschlusse hieran und unter Berücksichtigung der Festsetzungen des Art. 15 über das Verfügungsrecht des Absenders ist im Art. 18 des Uebereinkommens Nachstehendes angeordnet:

„Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen."

„Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederauslabung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen."

„Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen."

„Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Fracht-

---

[1]) Zu vergleichen:
Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 394 Abs. 2.
Ungarisches H.G.B. Art. 397 Abs. 2.
Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 58.
Neue deutsche V.O. und österr.-ungar. Betr.-Regl. § 65.
Neues Vereins-Reglement § 56.
Für die französische Theorie und Praxis: Sarrut Nr. 761 ff.
Niederländ. Betriebs-Reglement § 57.
Codice di Commercio (1882) Art. 395.
Italienischer Tarif (1885) Art. 126, 128.
Schweiz. Transportgesetz Art. 18.

[2]) Schweiz. vorläuf. Entwurf Art. 11.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 11.
Prot. der I. Konferenz S. 26/27 zu Art. 11.
„ „ II. „ S. 34/35, 102/103, 141 zu Art. 18.
„ „ III. „ S. 47/48 zu Art. 18.

briefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern."

Zum Verständniß dieser anscheinend einfachen, aber doch der Erläuterung sehr bedürftigen Bestimmungen werden nachstehende Fragen zu erörtern sein:

I. In welchen Fällen finden die Vorschriften des Art. 18 Anwendung? (Begriff des Transporthindernisses oder der Betriebsstörung im weiteren Sinn.)

Die Festsetzungen des Art. 18 gehen im Allgemeinen gleichmäßig davon aus, daß nach dem Abschlusse des Frachtvertrages und vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ein vom Willen der Betheiligten unabhängiges Ereigniß eingetreten ist, welches der Ausführung des Transportes entgegensteht. Diese Bestimmungen beziehen sich also nicht: 1. auf die Umstände, welche die Eingehung des Frachtvertrages überhaupt verbieten (Art. 2. 3. 5 Ziff. 3),[2a] und ebensowenig: 2. auf die Ablieferungshindernisse am Empfangsorte (Art. 24). Nicht minder sind vom Begriff der Transporthindernisse 3. solche Ereignisse ausgeschlossen, welche — wie namentlich der Verlust des Gutes — die Beförderung nachträglich absolut oder dauernd unmöglich machen. Es handelt sich vielmehr um zeitweilige[3]) Hemmungen der Ausführung des bereits abgeschlossenen Frachtvertrages, welche voraussichtlich demnächst beseitigt werden können.

Im Uebrigen kann die Ursache des Hindernisses „höhere Gewalt" oder „Zufall" sein, also irgend ein vom Willen der Theile wesentlich unabhängiges Ereigniß. Indeß schließt auch ein zu dem Ereignisse hinzutretendes Verschulden eines der Theile, insbesondere der Eisenbahn — wie aus der Bestimmung im Abs. 2 hervorgeht — die Anwendung des Art. 18 nicht aus.

Der häufigste und wichtigste Fall derartiger „Transporthinder-

[2a]) Indeß können derartige Umstände, wenn sie erst nach Abschluß des Frachtvertrages entstehen oder bekannt werden, z. B. Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote, gleichfalls die Veranlassung zu Transporthindernissen abgeben.

[3]) Das Wort „zeitweilig" findet sich, nach dem Vorgange des deutschen Rechts, vor „verhindert" in dem Entwurfe der I. Konferenz. Dasselbe ist in der von der II. Konferenz gewählten Fassung weggelassen, offenbar nur, weil man es für entbehrlich und im Begriffe der Verhinderung oder Unterbrechung des Transports bereits enthalten erachtete. Wenigstens deutet nichts darauf hin, daß in dieser Beziehung eine Aenderung des Sinnes beabsichtigt war. Prot. der II. Konf. S. 101 ff.

nisse"[4]) ist die „Betriebsstörung" im engeren Sinne, d. h. die Unterbrechung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebes, sei es durch Naturereignisse — wie Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen, Bergstürze u. dergl. — sei es durch Eisenbahnunfälle oder sonstige Ereignisse, welche eine Strecke zeitweilig unbenutzbar machen. In einem weiteren Sinne umfaßt der Ausdruck „Betriebsstörung" alle Transporthindernisse in der oben entwickelten Bedeutung. In diesem letzten Sinne ist das Wort „Betriebsstörung" im Art. 18 Abs. 3 und im § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen gebraucht.[5])

II. Was hat im Falle von Transporthindernissen seitens der Eisenbahn zu geschehen?

Bei Beantwortung dieser Frage unterscheidet das Uebereinkommen, ob der Transport auf einem anderen Wege stattfinden kann (Art. 18 Abs. 3) oder ob dies nicht der Fall ist (Art. 18 Abs. 1). Bezüglich der ersteren Alternative aber trifft es eine Entscheidung nur für den Fall der Unterbrechung des schon begonnenen Transportes. Für die unentschieden gebliebene Frage: wie es zu halten sei bei bereits auf der Versandtstation hervortretenden Hindernissen, welche durch die Wahl eines anderen Transportweges behoben werden können, bieten sich indeß gleichfalls sichere Anhaltspunkte.

1. Fall: Der Transport kann auf einem anderen[6]) Wege nicht stattfinden (Art. 18 Abs. 1 und 2).

In diesem Falle ist — gleichviel ob der Antritt oder die Fortsetzung des Transports gehindert ist — der Absender um anderweitige Disposition[7]) über das Gut anzugehen.

---

[4]) Dieser Ausdruck ist im Uebereinkommen nicht gebraucht, aber für die Fälle des Art. 18 allgemein üblich. Vergl. namentlich die Ueberschriften der in Anm. 1 citirten Reglements-Paragraphen.

[5]) Dies ergiebt sich — abgesehen davon, daß für eine Beschränkung dieser Vorschriften auf die oben erwähnten Betriebsstörungen im engeren Sinne kein innerer Grund ersichtlich ist — namentlich aus dem französischen Text, welcher an beiden Stellen lediglich von Unterbrechung (interruption) des Transports oder des Verkehrs spricht.

[6]) nämlich als dem nach Maßgabe der Vorschrift im Art. 6 lit. l ursprünglich vorgesehenen.

[7]) Dieser Ausdruck ist mit dem im Abs. 3 und 4 gebrauchten Wort „Anweisung" gleichbedeutend und besagt im Allgemeinen dasselbe wie der im Art, 15 neben „Anweisung" angewendete Ausdruck „Verfügung". Im französischen Text ist in den Fällen des Art. 18 der umfassendere Ausdruck „instructions" gebraucht, während im Art. 15 die im Allgemeinen synonymen

2. Fall: Der Transport kann auf einem anderen Wege stattfinden. Was in diesem Falle zu geschehen hat, ist für die Fortsetzung des Transports und für dessen Beginn verschieden zu beantworten.

a. Kann die Fortsetzung des Transports auf einem andern Wege stattfinden, so soll nach Art. 18 Abs. 3 die Eisenbahn den Transport ohne Weiteres über eine Hülfsroute leiten, sofern dies dem Interesse des Absenders entspricht, andernfalls aber eine Anweisung des letzteren einholen.

Was nun

α. die Voraussetzungen dieser Vorschrift betrifft, so kann es zunächst nicht zweifelhaft sein, daß sie sich nur auf Hindernisse bezieht, welche der „Fortsetzung des Transports" entgegenstehen, also erst unterwegs eingetreten oder bekannt geworden sind, daß sie also auf solche Hindernisse, die beim Antritt der Reise bereits bekannt waren, nicht ausgedehnt werden darf.[8]) Darüber, daß der

Ausdrücke „dispositions" und „ordres" angewendet sind. Der sachliche Unterschied zwischen den Fällen des Art. 15 und 18 hat somit einen feststehenden Ausdruck wenigstens im deutschen Text nicht gefunden.

[8]) Dies ergiebt sich nicht nur aus dem klaren und einen andern Sinn ausschließenden Wortlaut, sondern auch aus dem Zweck der fraglichen Bestimmung: im Interesse des Absenders unnöthige Weiterungen zu vermeiden. Letzteres trifft bei Transporthindernissen, welche schon vor Abgang des Gutes bekannt sind, nicht in gleichem Maße zu, da der Absender an Ort und Stelle ist. Auch die Entstehungsgeschichte des Art. 18 führt zu demselben Ergebniß. Der Art. 18 enthielt nach dem Entwurfe der I. Konferenz nur die dem Art. 394 Abs. 2 des deutschen Handelsgesetzbuches entnommenen beiden ersten Absätze, und zwar ohne die Beschränkung im Absatz 1: „und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden." Auf der II. Konferenz (Prot. S. 35) wurde aber von der ungarischen Delegation beantragt, eine dem § 58 Abs. 2 des deutschen Betriebsreglements nachgebildete Modifikation dieses Grundsatzes im Sinne des nunmehrigen Abs. 3 des Art. 18 aufzunehmen. Diesem Antrage trat die Konferenz auf Vorschlag ihrer 2. Kommission im Wesentlichen bei, und anläßlich der dadurch veranlaßten Neuredaktion des ganzen Artikels 18 wurde dem Abs. 1 der oben erwähnte beschränkende Zusatz beigefügt, welcher offenbar nur den Zweck hatte, den in Abs. 3 neu hinzugefügten Fall von der Anwendung der Grundsätze des Abs. 1 und 2 auszuschließen. Die dem Kommissionsbericht beigegebenen Motive besagen

„Die Kommission, in Betracht daß es, abgesehen von den Bekanntmachungen, welche die Eisenbahnen erlassen, um dem Publikum erfolgte Verkehrsunterbrechungen zur Kenntniß zu bringen, angezeigt sei, für die Behandlung derjenigen Güter, deren Beförderung unterwegs unterbrochen wird, nähere Vorschriften aufzustellen,

Ausdruck „Betriebsstörung" hier in dem weiteren jedes Transporthinderniß umfassenden Sinne gemeint ist, s. oben Anm. 5.

β. Die für diese Fälle vorgesehene „Entscheidung der Eisenbahn" muß nach bestem Ermessen im „Interesse des Absenders" erfolgen.[9]) Hierbei werden die Grundsätze der Geschäftsführung maßgebend sein.[10])

Hat sich die Eisenbahn für die Wahl einer Hülfsroute entschieden, so hat dies die gleiche Wirkung, wie wenn die Wahl vom Absender selbst getroffen worden wäre. Es sind insbesondere die Mehrkosten des längeren Weges der Eisenbahn zu vergüten. Allerdings wird dabei vorausgesetzt, daß dieselben nicht unverhältnißmäßig sind, weil dies dem Interesse des Absenders widersprechen würde.[11])

Entscheidet sich die Eisenbahn dagegen dazu, den Transport anzuhalten und die Weisung des Absenders einzuholen, so kommt nunmehr alles dasjenige zur Anwendung, was für den Fall des Art. 18 Abs. 1 und 2 vorgesehen ist.[12])

b. Für den Fall, daß schon der Beginn des Transports gehindert ist und dieser auf einem andern Wege stattfinden kann, m. a. W. daß das Hinderniß schon vor Beginn des Transports

---

in fernerem Betracht, daß es dem Urtheile der Eisenbahn anheimgestellt werden muß, mit Rücksicht auf das Interesse des Versenders und auf die wahrscheinliche Dauer der Unterbrechung darüber zu entscheiden, ob es angezeigt erscheine, vom Versender neue Weisungen einzuholen oder aber das Gut über eine andere Route zu leiten,

nimmt den Vorschlag des Herrn Kilenyi (ungarische Delegation) grundsätzlich an und schlägt folgende Redaktion des Artikels vor:"

(folgt die nunmehrige Fassung).

Prot. der II. Konf, S. 101/102.

[9]) Die ursprüngliche Fassung lautete: „Der Betheiligten". Die dritte Konferenz änderte dies in „des Absenders", offenbar aus dem Grunde, weil dem Empfänger, dessen Verfügungsrecht erst mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort beginnt, bei Transporthindernissen ein Verfügungsrecht überhaupt nicht zustehen kann. Uebrigens ist in diesem Falle das Interesse des Absenders und des Empfängers ganz das gleiche, möglichst rasche, sichere und nicht unverhältnißmäßig vertheuerte Beförderung des Gutes an seine Adresse.

[10]) Vergl. Prot. der II. Konf. S. 35 (Hr. Herich).

[11]) s. ebendaselbst. Vergl. auch unten, Nr. IV.

[12]) Dies ist allerdings nicht ausdrücklich vorgeschrieben, wird aber nach der Entstehungsgeschichte des Art. 18 — s. oben Anm. 8 — als in der Absicht jener Bestimmungen liegend anzunehmen sein.

hervortritt, sind ausdrückliche Bestimmungen nicht getroffen. Indeß werden — aus inneren Gründen — auch in diesem Falle die Bestimmungen des Abs. 1 und 2 des Art. 18 analog anzuwenden sein.[13])

III. Dispositionen des Absenders im Falle der Benachrichtigung von Transport-Hindernissen.

1. Natur und Voraussetzungen dieses Verfügungsrechts.

Indem der Absender der im Falle eines Transporthindernisses an ihn ergehenden Aufforderung der Eisenbahn, eine den veränderten Umständen entsprechende Anordnung zu treffen, nachkommt, handelt er bei Ertheilung dieser Instruktion[14]) nicht aus freier Willkühr, sondern in einer durch Ausnahmezustände im Eisenbahntransport geschaffenen Zwangslage. Die von ihm zu treffende Anordnung wird in vielen Fällen nur eine Weisung sein, die Beseitigung des Hindernisses abzuwarten, in anderen nur eine modifizirte Routenvorschrift. Durch derartige Dispositionen werden augenscheinlich die Rechte Dritter, insbesondere des Empfängers, nicht berührt.[15]) Die Aufforderung der Eisenbahn kann aber, je nach Umständen, dem Absender auch Anlaß geben, eine Verfügung der im Art. 15 Abs. 1 vorgesehenen Art, nämlich eine solche Verfügung zu treffen, welche die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort abändert. Ist dies der Fall, so sollen nach den Intentionen des Internationalen Uebereinkommens die — vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort allerdings noch nicht vorhandenen, aber immerhin bereits bis zu einem gewissen Maße zu berücksichtigenden — eventuellen Rechte des Empfängers bei dieser nothgedrungenen Instruktion in ähnlicher Weise geschützt werden, wie dies bei den freiwilligen nachträglichen Verfügungen des Art. 15 der Fall ist. Auch unter den in Art. 18 vorgesehenen besonderen Umständen soll der Absender in den Fällen des Art. 15 nur disponiren können, wenn er sich im Besitze des Frachtbrief-Duplikats befindet. In diesen Fällen sollen nach der zweifellosen Absicht des Gesetzgebers — obschon dies nicht ausdrücklich gesagt ist — auch alle weiteren Vorschriften in Anwendung kommen,

[13]) s. oben, Anm. 8. In diesem Sinne ist auch der konnexe § 65 der deutschen Verkehrsordnung und des neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements redigirt. Sein Wortlaut entspricht — abgesehen von der Berücksichtigung der in der innerem Rechte nicht obligatorischen Natur des Frachtbrief-Duplikats bei Fassung des letzten Absatzes — der richtigen Auslegung des Art. 18 des J. Uebereinkommens.

[14]) Vergl. oben, Anm. 7.

[15]) Prot. der II. Konf. S. 103 (Hr. Kylenyi).

welche nach Art. 15 mit der Vorzeigung des Duplikats verbunden sind, also namentlich die Bestimmungen in Abs. 2. 6 und 7 des Art. 15. Ebenso sind andere Abänderungen in der Person des Empfängers oder des Bestimmungsortes, als die im Art. 15 Abs. 1 erwähnten, auch im Falle der durch Transporthindernisse veranlaßten Disposition nicht zulässig, also namentlich nicht die nachträgliche Adressirung nach einer anderen als der ursprünglichen Bestimmungs- oder einer Zwischenstation.[16])

2. Entspricht der Absender der an ihn ergangenen Aufforderung zur Dispositionsertheilung nicht, oder verzögert er die letztere, so wird er für die daraus entstehenden Folgen zu haften haben. Indeß erwächst in einem solchen Falle der Eisenbahn nach den Grundsätzen der Geschäftsführung das Recht und die Pflicht, nach bestem Ermessen das Interesse des Absenders zu wahren.

IV. Bezüglich der Kosten der durch Transporthindernisse veranlaßten Dispositionen sind für den Fall des Zurücktretens des Absenders vom Frachtvertrag im Art. 18 Abs. 2 die im Eingange dieses Paragraphen mitgetheilten, dem deutschen Rechte entlehnten Bestimmungen getroffen,[17]) welche von dem gleichen Grundsatze ausgehen, wie die im Art. 15 Abs. 8 für willkürliche nachträgliche Verfügungen des Absenders vorgesehenen. Wegen dieser Kosten findet sich in den Tarifen vielfach die — nach den Bestimmungen des Uebereinkommens zweifellos zulässige — Vorschrift, daß in diesen Fällen, neben der tarifmäßigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Bahnstrecke und für etwaige Ladekosten und Lagergelder, eine feste Gebühr — sog. Reugeld — erhoben wird.[18])

Bezüglich der Kosten sonstiger nachträglicher Anordnungen bei Transporthindernissen, mögen sie auf Grund von Verfügungen des Absenders oder von der Eisenbahn in zulässiger Weise einseitig getroffen sein, wird der allgemeine Grundsatz des Art. 15 Abs. 3, wonach der Eisenbahn alle nicht von ihr verschuldeten Kosten zu ersetzen sind, analoge Anwendung zu finden haben.

---

[16]) Das Nähere hierwegen s. oben, § 35.

[17]) Deutsches H.G.B. Art. 394 Abs. 2 in Verb. mit § 58 Abs. 1 des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements. Vergl. auch Anm. 1.

[18]) Diese Gebühr beträgt beispielsweise, nach dem deutschen Tarif für Nebengebühren, C. Nr. 8, für 100 kg 20 Pf., wobei indeß höchstens die Hälfte der Fracht für die vom Gut noch nicht durchlaufene Strecke in Ansatz kommt.

D. Ablieferung des Gutes und Einziehung der Fracht.

§ 38.

I. Verfahren bei Ablieferung des Gutes (Art. 19).

Das Uebereinkommen unterscheidet zwischen den materiellen Grundsätzen für die Ablieferung des Gutes an den Empfänger und dem für diese Ablieferung zu beobachtenden Verfahren. Ueber die ersteren: die Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger auszuhändigen und über die Voraussetzungen dieser Verpflichtung sind in den Artt. 16 und 30 gemeinsame Vorschriften gegeben. Ueber die Art und Weise, wie dieser Verpflichtung nachzukommen ist, bestimmt Art. 19:

„Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen."

Diese Festsetzungen, welche der herrschenden Theorie des internationalen Privatrechts [1]) und den schon bisher im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr allgemein beobachteten Grundsätzen entsprechen, wurden bei den Berathungen nach dem Entwurf der deutschen Kommissare unverändert angenommen. [2]) In der That hängt — wie dies schon in der deutschen Denkschrift zu Art. 12 ausgesprochen ist — die Art und Weise [3]) der Aushändigung des Gutes mit den

[1]) s. unter Anderen: v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts II. S. 143. Brocher, cours de droit international, II. S. 222.

[2]) Prot. der I. Konferenz S. 27. 69 zu Art. 12.
Prot. der II. Konferenz S. 35/36. 103 zu Art. 19.

Der Vorschlag des schweizerischen Entwurfs, auch die materiellen Grundsätze über die Ablieferung der partikularen Regelung zu überlassen (s. auch das schweiz. Memorial zu Art. 12) fand keinen Anklang. Vergl. auch die allgemeinen Bemerkungen über den Standpunkt beider Entwürfe: oben § 5 III.

[3]) Nur vom Verfahren bei der Ablieferung handelt der Art. 19. Dies ist im deutschen Text sehr präzis zum Ausdruck gelangt. Hiernach ist der französische Text, welcher ganz allgemein von „livraison de la marchandise" spricht, einschränkend auszulegen. Ueber das Verhältniß der beiden Texte überhaupt vergl. § 6 Anm. 3, § 9 und § 10 Anm. 6. Uebrigens darf auch dem Ausdrucke „Verfahren" im deutschen Text keine allzu enge Auslegung gegeben werden. Derselbe bezeichnet vielmehr Alles, was zur Ausführung der im Uebereinkommen niedergelegten Grundsätze bezüglich der Ablieferung gehört.

lokalen Verhältnissen so genau zusammen, daß eine gemeinsame Regelung weder nothwendig noch zweckmäßig erscheint. Es entspricht vielmehr nur der Natur der Sache, in dieser Hinsicht lediglich auf die am Empfangsorte maßgebenden Bestimmungen zu verweisen.[4])

Es handelt sich hierbei namentlich um die Frage, ob das Gut dem Empfänger, eventuell unter entsprechender Benachrichtigung (avis)[5]) auf dem Bahnhofe zur Selbstabholung zu stellen oder an seine Behausung zuzuführen ist.

Hierwegen muß bei Sendungen nach Frankreich und nach Italien in dem Frachtbriefe Bestimmung getroffen sein (s. das Frachtbriefformular Anm. 1 zur Adresse), während die Entscheidung dieser Frage in den Ländern des deutschen Rechts theils von der tarifmäßigen Klassifizirung des Gutes (Wagenladungsgut oder Stückgut), theils von den Seitens der Empfangsstation mit Rollfuhrunternehmern abgeschlossenen Verträgen abhängt.[6])

Damit steht in innigstem Zusammenhang die Frage, ob die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gut einem abseits der im Frachtbriefe erwähnten Eisenbahnstation vorhandenen Empfänger zuzuführen. Auch die Beantwortung dieser Frage richtet sich gemäß Art. 19 lediglich nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen.

---

[4]) Dies ist selbst von Eger (die Einführung ꝛc. S. 75 ff.), welcher im Uebrigen auf dem unmöglichen Standpunkte der absoluten Unifizirung des inneren und des internationalen Frachtrechts steht, bis zu einem gewissen Grade anerkannt. Wenn Eger neuerdings (in der österreichischen Eisenbahn-Zeitschrift 1892 S. 201) unter Berufung auf Schwab (das J. Uebereinkommen S. 196 ff.) für „einheitliche Bestimmungen über das Ablieferungsverfahren“ plädirt, „soweit sie für die einheitliche Gestaltung der Ablieferungspflicht von wesentlicher Bedeutung sind und nicht bloß auf lokale Verhältnisse sich beziehen“, so kann diesen Vorschlägen irgendwelcher praktische Werth nicht beigemessen werden, wie wir auch die Bemängelung der gegenwärtigen Art der Erledigung als zutreffend nicht anzuerkennen vermögen.

[5]) Für die Behauptung Eger's in der österr. Zeitschrift 1892 S. 206, daß die Avisirungspflicht, von gewissen Ausnahmefällen abgesehen, in der internationalen Ablieferungspflicht inbegriffen sei, findet sich weder im Uebereinkommen selbst, noch in den Verhandlungen ein genügender Anhalt. Nicht nur die Frage, wie, sondern auch die Frage, ob avisirt werden muß, ist, als dem Ablieferungsverfahren angehörig, der Entscheidung des inneren Rechts der Ablieferungsbahn überlassen. Vergl. auch § 6 Abs. 5 und 6 der Ausf.-Bestimmungen.

Ueber das Ablieferungsverfahren in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn, s. § 68 des neuen Reglements.

[6]) Vergl. oben, § 20 Anm. 7 und 8.

Liegt nach den letzteren eine Verpflichtung der Eisenbahn zum Weitertransport nicht vor, so tritt selbstverständlich das durch die lokalen Bestimmungen vorgeschriebene Verfahren ein, welches dem Empfänger die Abnahme ermöglicht. Ist dagegen durch die lokalen Vorschriften die Verpflichtung zum Weitertransport vorgesehen, so gelten auch für jenen, insbesondere bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahn, gemäß Art. 30 Abs. 2, nicht die Bestimmungen des Uebereinkommens, sondern diejenigen des Rechts der Empfangsstation.[7])

Ueber die Zweckmäßigkeit der letzteren Bestimmung, welche die Einheitlichkeit des anzuwendenden Rechts in bedenklicher Weise durchbricht, kann man verschiedener Ansicht sein. Wo indeß, wie in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und verschiedenen andern Konventionsstaaten die Haftungsgrundsätze des inneren Rechts mit denjenigen des internationalen Uebereinkommens im Wesentlichen übereinstimmen, ist die Vorschrift nahezu ohne praktische Bedeutung.

Ebenso ist die Frage, ob für die Beförderung des Gutes von und nach abseiten der Bahn gelegenen Orten Zuschlagfristen zur Lieferzeit zulässig sind und zur Anwendung kommen, gemäß Art. 19 in Verbindung mit Art. 30 Abs. 2 lediglich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu beantworten.[8])

Nach den gleichen Grundsätzen wird auch die Frage zu entscheiden sein, in welcher Weise die Zollbehandlung am Empfangsorte vorzunehmen ist,[9]) ob die Ablieferung an Zoll-Revisionsschuppen unter Benachrichtigung des Empfängers der Ablieferung an den Empfänger gleich zu achten ist[10]) und dergl. mehr.

In allen diesen Fällen entscheidet, da sie dem Ablieferungs-*verfahren* im weiteren Sinn angehören, lediglich das am Empfangsorte geltende Recht.

Es wird, in Anwendung der allgemeinen Bestimmung des Art. 57 Ziff. 1 und 2 auf die Fälle des Art. 19, eine der Aufgaben des Zentral-Amtes sein, die innerrechtlichen Vorschriften über das Ablieferungsverfahren zu sammeln und bekannt zu machen.

---

7) Vergl. § 65 und 66 des alten und § 76 des neuen deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements. Deutsches ꝛc. Handelsgesetzbuch Art. 430. 431.

8) Vergl. oben, § 33 II.

9) s. oben, § 26 A. 3 zu Art. 10 Abs. 5.

10) Vergl. § 64 Abs. 3 des früheren und § 75 Abs. 2 des neuen deutschen und österreichisch-ungarischen Reglements. Altes Vereins-Reglement § 64 Abs. 3, neues § 68 Zusatz 1.

§ 39.

II. Rechte und Pflichten der Empfangsbahn (Art. 20).

Während in den Artt. 16 und 17 der „Eisenbahn" als solcher das Recht gegeben ist, vom Empfänger, welcher das Gut mit dem Frachtbriefe annimmt, die darauf haftenden Kosten einzuziehen, überträgt der Art. 20, im Einklang mit einer der Natur der Sache entsprechenden und deshalb in allen direkten und internationalen Verkehren thatsächlich bestehenden Uebung[1]), wie sie auch in dem Entwurf der deutschen Kommissare[2]) berücksichtigt worden ist, speziell der „Empfangsbahn" nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, diesen Einzug zu besorgen, indem er bestimmt:

„Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter."

Im Einzelnen ist zu bemerken:

1. Das Recht und die Pflicht der Empfangsbahn, die auf dem Gute haftenden Beträge einzuziehen, ist ein natürlicher und nothwendiger Ausfluß der Transportgemeinschaft (Art. 1. 5. 27) der das Gut auf denselben Frachtbrief befördernden Eisenbahnen und der thatsächlichen Stellung, welche die Empfangsbahn in dieser gesetzlichen Gemeinschaft einnimmt.[3]) — Unter „Empfangsbahn" wird

---

[1]) Dies ist unter Anderem konstatirt in der Denkschrift der italienischen Regierung, Annali del Industria 1881 S. 87 (1).

[2]) Entwurf der deutschen Kommissare Art. 12b im Eingang, vergl. mit Art. 12a und 12c. In diesem Entwurfe ist, nach dem Vorgange des Art. 410 des deutschen H.G.B., die Einzugspflicht der Empfangsbahn im engsten Anschlusse an das Pfandrecht behandelt. Schon die I. Konferenz (Prot. S. 80. 81) hat indeß diese beiden Motive getrennt und dem Artikel im Wesentlichen seine jetzige Fassung gegeben. Vergl. auch die Prot. der II. Konferenz (S. 36. 103. 104).

[3]) Das Nähere hierüber s. oben, § 18 I. 1.

Anderweite theoretische Konstruktionen dieser Aufgabe — Eger in Hirth's Annalen XXV. S. 311 spricht z. B. von einem mandatum ex lege — finden neben dem Gesichtspunkt der Transportgemeinschaft keinen Raum. Unrichtig ist namentlich die aus jener Theorie gezogene Konsequenz, daß die Vormänner der Ablieferungsbahn das Inkasso-Mandat jeden Augenblick entziehen und selb-

— im Gegensatz zur Versandtbahn. — dem im Eisenbahnverkehr herrschenden Sprachgebrauch zufolge bekanntlich diejenige Bahn verstanden, welche das Gut dem Empfänger am Bestimmungsorte abliefern soll. Der Ausdruck „Empfangsbahn", chemin de fer destinataire, wird namentlich auch im Frachtbriefformular angewendet. Als Synonym wird im Internationalen Uebereinkommen wie im Verkehre selbst auch der Ausdruck „Ablieferungsbahn" (chemin de fer dernier transporteur) gebraucht. Der letztere Ausdruck findet sich auch im französischen Text dieses Paragraphen.[4])

2. Gegenstand des Einzuges sind, nach dem deutschen Text, „alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen", selbstverständlich soweit sie nicht etwa bereits getilgt sind. Damit können übrigens, wie dies der französische Text besagt, in der Regel nur solche Forderungen gemeint sein, „welche sich aus dem Frachtbrief ergeben." Denn dieser ist, namentlich dem Empfänger gegenüber (Art. 16, 17), für den Inhalt des Frachtvertrages maßgebend. Nachforderungen für irrthümlich in den Frachtbrief nicht aufgenommene Beträge sind dadurch allerdings nicht ohne Weiteres ausgeschlossen. Namentlich unterliegt irrige Berechnung der Fracht gemäß Art. 12 Abs. 4 nachträglicher Berichtigung.[5]) Je nach Lage des Falles wird sich indeß der Empfänger weigern können, für Forderungen aus dem Frachtvertrag, welche im Frachtbriefe nicht ersichtlich gemacht sind, nachträglich aufzukommen, namentlich wenn er glaubhaft zu machen vermag, daß er das Gut mit der betr. Belastung, z. B. mit einem Frachtzuschlag wegen unrichtiger Angabe des Inhalts, nicht angenommen haben würde.[6])

3. Als einzuziehende Beträge werden namentlich bezeichnet:

---

ständig ihre Antheile einklagen könnten (Eger a. a. O. S. 336). Dies würde dem Gedanken der Transportgemeinschaft ebensosehr widersprechen, als dem Wortlaut und Sinn des Art. 20 in Verb. mit Art. 23 Abs. 2. Vergl. in letzterem namentlich die Worte: „Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt ihr — d. h. der Ablieferungsbahn — vorbehalten." Es müßte ja auch zu grenzenloser Verwirrung führen, wenn jede Bahn ihre Ansprüche selbständig geltend machen könnte.

[4]) Mit Unrecht wird der — nicht mißzuverstehende und im Verkehr allgemein übliche — Ausdruck „Empfangsbahn" von Schwab, das Internationale Uebereinkommen S. 209, und von Eger a. a. O. bemängelt.

[5]) Das Nähere hierüber s. im folgenden Paragraphen.

[6]) Vergl. § 23 IV. 4, insbes. Anm. 28.

a. „Fracht und Nebengebühren“: Art. 11 Abs. 1 u. 3.[6a]) Der Einzug erfolgt selbstverständlich nur, soweit der Absender die Sendung nicht frankirt hat: Art. 12 Abs. 1.[7])

b. „Zollgelder.“ Hierher gehören die Aus-, Ein- und Durchgangszölle und sonstige Gebühren, welche an die Zollverwaltung zu entrichten sind, einschließlich der Zollstrafen, sofern diese nicht etwa durch die Eisenbahn selbst verschuldet sind. Das Gleiche gilt (s. unten lit. e) für Abgaben, welche Namens des Absenders oder des Empfängers an die Steuer- oder Polizeibehörden zu entrichten sind. Art. 11 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 10.[8])

c. „Andere, zum Zwecke der Ausführung des Transports gehabte Auslagen“. Hierher gehören namentlich Kosten der Ueberführung von Gütern, welche nicht in den Tarif aufgenommen sind, sowie Reparaturkosten, s. Art. 11, Abs. 2.[9])

d. „die auf dem Gut haftenden Nachnahmen“, sowohl von der Eisenbahn bereits bezahlte (Baarvorschüsse, débours), als erst nach Eingang auszuzahlende (remboursements): Art. 6k und 13.[10])

e. „sonstige, auf dem Gute haftende Beträge.“ Durch diesen Zusatz wird nur dem Gedanken, daß es sich um alle aus dem gegenwärtigen Frachtvertrag herrührenden, im Frachtbrief ersichtlich gemachten noch unbefriedigten Forderungen handelt, und daß die vorangegangene Aufzählung nicht erschöpfend sein soll, wiederholt Ausdruck gegeben.[11])

4. Der Einzug erfolgt:

a. für eigene Rechnung der Empfangsbahn, soweit es sich nämlich um Fracht und Auslagen dieser Bahn handelt.

b. für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen, soweit diese betheiligt und noch nicht befriedigt sind. Wegen der Vergütung an letztere s. Art. 23 Abs. 1 und 3.[12])

[6a]) Das Nähere s. 28 II. 2 a und b.

[7]) s. § 30 Nr. I. 1 und Nr. II.

[8]) s. § 28 III. und 26.

[9]) s. § 28 III.

[10]) s. § 20k und 32.

[11]) Die klare Ausdrucksweise des Uebereinkommens wird zum Mindesten nicht deutlicher, wenn man — wie Eger in Hirth's Annalen 1892 S. 313 bis 315 — zur Erläuterung den der Erklärung erst wieder bedürftigen Begriff „konnexe Forderungen“ herbeizieht.

[12]) Das Nähere hierwegen s. unten, § 41.

c. für Rechnung sonstiger Berechtigter, namentlich bezüglich der noch nicht ausbezahlten Nachnahmen. Art. 13 Abs. 3.[13])

5. Die Empfangsbahn hat den Einzug „bei der Ablieferung des Gutes" zu bewirken, und zwar bei Vermeidung eigener Haftung: Art 20 in Verbindung mit Art. 23 Abs. 2.[14]) Da nun gemäß Art. 21 das Pfandrecht der Eisenbahn erlischt, sobald sie das Gut dem Empfänger ausliefert, so wird die Empfangsbahn, um die eigene Haftung zu vermeiden, die Auslieferung in der Regel erst bewirken, nachdem der Empfänger gemäß Art. 16 Abs. 1 die auf dem Gute haftenden Beträge berichtigt hat.[15])

Im Uebrigen richtet sich das Verfahren bei der Ablieferung gemäß Art. 19 nach den für die abliefernde Bahn geltenden Vorschriften.[16])

§ 40.

III. Pfandrecht der Eisenbahn am Gute (Art. 21. 22).

Es ist ein aus der Natur der Sache fließender und in sämmtlichen vertragschließenden Staaten geltender Rechtssatz, daß das Gut für die Befriedigung der Ansprüche des Frachtführes haftet.[1]) Die Einzelheiten dieser Haftung sind indeß in den verschiedenen Rechten vielfach verschieden normirt. Wenn deshalb die Anerkennung des obigen Grundsatzes auch für den internationalen Verkehr im Allgemeinen nicht wohl zweifelhaft sein konnte, erwies sich doch der Versuch, die aufzustellenden gemeinsamen Normen mit den in den vertragschließenden Staaten herrschenden Rechtsanschauungen im Einzelnen in Einklang zu bringen, als undurchführbar.

---

[13]) s. § 32.

[14]) Vergl. § 41 Ziff. 1 a.

[15]) Vergl. auch § 68 Abs. 7 der neuen deutschen Verkehrsordnung und des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements. — Wegen gewisser Ausnahmefälle s. oben, § 36 Anm. 16.

[16]) Das Nähere hierüber s. oben, § 38.

[1]) Vergleiche:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 409—412.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 411—414.
Code civil Art. 2102 Nr. 6 (in Verbindung mit Nr. 2) und Art. 2073 (2095).
Codice civile Art. 1952. 1958 Nr. 9.
Codice di commercio (1882) Art. 412.
Niederländ. Civilgesetzbuch Art. 1185 Nr. 7. 1193.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 85.
Schweiz. Transportgesetz Art. 40—44.

In dem vorläufigen schweizerischen Entwurf war das Pfandrecht unter dem allgemeineren Gesichtspunkt der „Ablieferung des Gutes betrachtet, für welche — einschließlich des Pfandrechts — die Bestimmungen des Ablieferungsortes maßgebend sein sollten.[2]) Dagegen ging der Entwurf der deutschen Kommissarien davon aus, daß bezüglich dieser Rechte im Interesse der Transportnehmer sowie zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und von Konflikten der verschiedenen Jurisdiktionen die Schaffung eines gemeinsamen materiellen Rechts anzustreben sei.[3]) Zu diesem Zwecke wurde die Annahme der wesentlichsten Bestimmungen der Art. 409—412 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches vorgeschlagen, welche von dem gleichen Grundgedanken ausgehen, wie diejenigen des französischen Rechts.

Bei den Verhandlungen der I. Berner Konferenz war zwar die Majorität grundsätzlich geneigt, einer eingehenderen einheitlichen Regelung des Pfandrechts zuzustimmen. Die Ausführung ergab aber unüberwindliche Schwierigkeiten. Es zeigte sich insbesondere unthunlich, die Rangordnung des der Eisenbahn zustehenden Pfandrechtes gegenüber den Rechten früherer Transportanten derart einheitlich festzustellen, daß die getroffenen Bestimmungen mit den in den einzelnen Konventionsstaaten bestehenden Gesetzen nicht in Widerspruch gerathen.[4]) Schließlich einigte man sich dahin, der Eisenbahn die Rechte eines Faustpfandgläubigers zuzugestehen, alle übrigen, das Pfandrecht betreffenden Fragen aber der Gesetzgebung des Ablieferungsortes zu überlassen.[5])

---

[2]) Schweizerischer Entwurf Art. 12 und Memorial Nr. IV zu 6.

[3]) Denkschrift der deutschen Kommissarien zu Art. 12a—d.

In ähnlichem Sinne äußerte sich auch die Memoria Riassuntiva der drei großen italienischen Bahnen vom 31. August 1880 zu Art. 21 und 22 des Entwurfs der I. Konferenz.

Vergl. auch die Denkschrift der italienischen Regierung in den Annali del industria 1881 S. 89—94.

[4]) Prot. der I. Konf. S. 27—29. 69—70 zu Art. 12 und 12a—c, S. 84 zu Art. 12d, S. 94 zu Art. 22.

[5]) Da dieses Ergebniß nach Lage der inneren Gesetzgebungen ein nothwendiges war, ist es durchaus zwecklos, dasselbe zu bedauern, zumal es zweifellos einen Fortschritt gegenüber dem bisherigen Rechtszustande bedeutet. Ob der Mangel an Einheitlichkeit in dieser Hinsicht wirklich — wie Eger in Hirth's Annalen XXV. S. 325 meint — zu den erheblichsten Unzuträglichkeiten und zur größten Rechtsunsicherheit führen wird, muß erst die Erfahrung zeigen.

Die Verhandlungen der späteren Konferenzen haben hieran nichts Wesentliches geändert.[6])

Auf Grund dieser Vorgänge sind nachstehende Bestimmungen getroffen:

Art. 21.

„Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat."

Art. 22.

„Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt."

Hieraus ergeben sich nachstehende Einzelheiten:

1. Natur und Entstehung des Pfandrechts.

Die der Eisenbahn nach Art. 21 am Gute zustehenden „Rechte eines Faustpfandgläubigers" bestehen im Allgemeinen darin, daß der Gläubiger sich zu seiner Befriedigung an die in seinen Händen befindliche Sache halten kann. Ihren spezielleren Inhalt erhalten diese Rechte durch das Gesetz des Ortes der Ablieferung, soweit nicht im Internationalen Uebereinkommen Bestimmung getroffen ist.

Im Uebrigen ist es gleichgültig, ob das der Eisenbahn als Inhaber des Gutes eingeräumte Recht eines Faustpfandgläubigers durch das Gesetz des Ortes der Ablieferung als Faustpfand, als Unterpfand oder als Vorzugsrecht oder wie immer bezeichnet ist. Wie dem auch sein mag: für den internationalen Transport besteht das Recht der vorzugsweisen Befriedigung der Eisenbahn auf dem Gute, solange sie sich in dessen Inhabung befindet.

Dieses Recht entsteht, unabhängig von den in den einzelnen Gesetzgebungen zur Begründung eines Faustpfandrechts ergangenen Vorschriften, ohne besonderen Bestellungs-Akt[7]) durch die Thatsache der Eingehung des internationalen Frachtvertrages, also durch Hingabe und Annahme des Gutes sammt Frachtbrief zur Beförderung.[8])

---

[6]) Prot. der II. Konf. S. 36. 103. 104.

Prot. der III. Konf. S. 77 (unveränderter Text der Art. 20 und 21).

[7]) somit, wie das Pfandrecht des Art. 409 des deutschen Handelsgesetzbuchs, als „gesetzliches Pfandrecht." Vergl. Mandry, der zivilrechtliche Inhalt der Reichsgesetze S. 333.

[8]) s. § 24 zu Art. 8.

2. Dauer des Pfandrechts. Es wurde als eine Konsequenz der Natur dieses Rechts als eines Faustpfandes betrachtet, daß es nur so lange besteht, als das Gut sich in den Händen der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, welcher es für sie inne hat[9]) (Art. 21 a. E.). Der deutsche Entwurf hatte im Art. 12a nach dem Vorgange des Art. 409 des deutschen Handelsgesetzbuchs die Bestimmung aufgenommen, daß das Pfandrecht auch nach der Ablieferung noch fortdauern solle, insofern es die Eisenbahn binnen 3 Tagen gerichtlich geltend macht und das Gut sich noch beim Empfänger oder einem Dritten befindet, welcher es für den Empfänger besitzt. Dieser Satz wurde aber bei den Verhandlungen der I. Konferenz mit großer Majorität gestrichen.[10])

3. Berechtigt ist „die Eisenbahn", d. h. die Gemeinschaft der auf Grund des internationalen Frachtbriefes befördernden Eisenbahnen. Unter diesen findet, in Anwendung der Grundsätze des Art. 1. 5 u. 27, ferner 20. 21. 23 Abs. 1—3 des Uebereinkommens, eine Rangordnung nicht statt, namentlich nicht etwa nach Maßgabe der Reihenfolge der Beförderung. Sie haben vielmehr an das Pfandobjekt gleiche Ansprüche, welche nach Verhältniß ihrer Forderung zu befriedigen sein werden.[11])

Die Eisenbahn hat das Pfandrecht aber nicht nur für ihre eigenen Forderungen aus dem Frachtvertrage — an Fracht und Auslagen — sondern auch für die Forderungen sonstiger Berechtigter, namentlich auch der Zollverwaltung, ferner früherer Frachtführer und des Absenders für Nachnahmen (Art. 20 in Verb. mit Art. 21) aus-

[9]) Dies ist namentlich die Zollbehörde, wenn ihr das Gut zur zollamtlichen Behandlung von der Eisenbahn übergeben ist (vergl. Gasca III. S. 179); ferner der Rollfuhrmann, welcher das Gut dem Empfänger zuführt. Nicht aber der Spediteur, welchem das Gut bei Ablieferungshindernissen übergeben wird, sofern dies „auf Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht" geschieht. Vergl. die neue Deutsche Verkehrsordnung und das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement § 70 Abs. 2.

[10]) Prot. der I. Konf. S. 29 zu Art. 12a a. E.

Das ungarische H.G.B. (Art. 411) kennt das Folgerecht nicht. Ebensowenig das schweizerische Transportgesetz (Art. 40 Abs. 2). Dagegen findet sich eine derartige Bestimmung im Art. 1952 und 1958 Nr. 9 des italienischen Civilgesetzbuches sowie im italienischen Handelsgesetzbuch Art. 412. Im französischen Recht ist die Frage bestritten. „Die Wissenschaft und die Rechtssprechung neigen sich mehr zur Verneinung"; s. Prot. der I. Konferenz, S. 28 zu Art. 12a. Vergl. Sarrut a. a. O. Nr. 593 ff. Bédarride a. a. O. 298 ff.

[11]) Ebenso Gasca III. S. 179/180.

zuüben. Die Rangordnung dieser Berechtigten unter sich und gegenüber der Eisenbahn zu bestimmen, ist den Gesetzen des Ablieferungsortes überlassen: s. unten Ziff. 5.

4. Die Ausübung des Pfandrechts steht nicht jeder einzelnen am Transport betheiligten Eisenbahn, sondern nur der abliefernden Verwaltung namens sämmtlicher befördernden Bahnen und der sonstigen Berechtigten zu. Dies ist in der Regel die Empfangsbahn (Art. 20 in Verb. mit Art. 21). Ausnahmsweise kann aber auch eine andere der am Transport betheiligten Bahnen zur Geltendmachung des Pfandrechts berufen sein, namentlich im Falle einer während des Transports bewirkten Beschlagnahme des Gutes seitens dritter Interessenten.

5. Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt (Art. 22). Der Ausdruck „Wirkungen" begreift alle diejenigen Beziehungen des Pfandrechts der Eisenbahn am Gute, welche nicht, wie namentlich dessen Natur, Entstehung, Gegenstand und Dauer, durch das Uebereinkommen selbst geregelt sind.[12]) Hierunter sind insbesondere auch die Rangordnung zwischen den Ansprüchen der Eisenbahn und der Zollverwaltung, ferner die Ordnung mehrerer durch successive Beförderung des Gutes entstandener Pfandrechte,[13]) die Formen für den Verkauf des Gutes zu Gunsten der darauf haftenden Forderungen und dergleichen Fragen zu verstehen.[14])

---

[12]) Indem die II. Konferenz (Prot. S. 36, 104) den Ausdruck „die Wirkungen des Pfandrecht" dem im Entwurfe der I. Konferenz gebrauchten: „die in Betreff des Pfandrechts entstehenden Fragen" substituirte, geschah dies nicht in der Meinung, eine sachliche Aenderung vorzunehmen.

[13]) Die Frage, ob die auf dem Gute haftenden Forderungen früherer Frachtführer den auf Grund des letzten Frachtvertrages entstandenen Ansprüchen der Eisenbahn vorgehen oder nachstehen, ist gemäß Art. 22 nach den Gesetzen des Ablieferungsortes zu entscheiden (vergl. Prot. der I. Konferenz, S. 70 zu Art. 12c und S. 94 zu Art. 22). Dagegen bestimmt sich die Rangordnung der auf Grund des internationalen Frachtbriefs befördernden, durch die Transportgemeinschaft verbundenen Eisenbahnen lediglich nach den Grundsätzen des Uebereinkommens. Vergl. oben Ziff. 3.

[14]) Vergleiche namentlich:
Deutsches und österreichisches H.G.B. Art. 407 Abs. 4.
Ungarisches H.G.B. Art. 409 Abs. 2.
Code de commerce Art. 106.
Codice di commercio (1882) Art. 413. 458.

§ 41.

IV. Verhältniß der Eisenbahnen untereinander (Art. 23).

Durch die Eingehung und die Ausführung des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages entsteht — wie bereits mehrfach erwähnt — unter denjenigen Eisenbahnen, welche an der Beförderung theilnehmen, kraft Gesetzes eine Transport-Gemeinschaft, welche die Aufgabe hat, die Beförderung des Gutes vom Versandt- bis zum Empfangsort als ein einheitliches Geschäft zu besorgen.[1]) Es erwachsen aus diesem Verhältniß gemeinsame Rechte und gemeinsame Pflichten der am Transport betheiligten Verwaltungen gegenüber dem Absender und dem Empfänger; es entstehen daraus aber auch gegenseitige Rechte und Pflichten unter den Bahnen selbst.

Der Aufgabe der Empfangsbahn, den Einzug der auf dem Gute haftenden Beträge auch für die übrigen Forderungsberechtigten zu bewerkstelligen, ist bereits bei Besprechung des Art. 20 (oben, § 39) gedacht. Im engsten Anschluß hieran handelt Art. 23 zunächst in Abs. 1—3 von der Verpflichtung jeder Bahn, welche die auf dem Gute haftenden Beträge eingezogen hat, die Antheile der übrigen Bahnen herauszuzahlen, und sodann in Abs. 4 und 5 von gewissen Garantien der durch das Internationale Uebereinkommen verbundenen Bahnen gegen die aus der Kreditirung an ausländische Verwaltungen und aus dem Uebergange der Betriebsmitiel ins Ausland zu befürchtenden Nachtheile. — Kaum hat irgend ein anderer Artikel des Uebereinkommens den Gegenstand so eingehender und sorgfältiger Berathungen[2]) gebildet. Handelte es sich doch darum, die durch das Interesse des internationalen Verkehrs durchaus gebotene Transport-

---

[1]) Das Wesen der gesetzlichen Transportgemeinschaft ist ausführlich entwickelt im § 18. I.

[2]) Während der schweizerische Entwurf theils die betr. Verhältnisse unberücksichtigt gelassen, theils auf das Recht am Ablieferungsorte verwiesen hat (Art. 12), behandelt der Entwurf der deutschen Kommissare die Einziehung der Fracht in den Art. 12—12d im engsten Anschluß an die von ihm vorgeschlagenen, indeß nur zu einem kleinen Theil angenommenen Bestimmungen über das Pfandrecht, (s. den Eingang und § 40) und gedenkt noch nicht der oben erwähnten Garantien. Der Art. 23 hat seine Entstehung zum weitaus größten Theile den Berner Konferenzen selbst und vorzugsweise der Initiative der österreichisch-ungarischen Delegirten zu verdanken.

Die ersten beiden Absätze stammen der Hauptsache nach bereits aus der I. Konferenz (Prot. S. 29. 60. 78—81 zu Art. 8 und 12d). Die Absätze

gemeinschaft so zu gestalten, daß sie den dadurch kraft Bestimmung des Uebereinkommens verbundenen Bahnen für ihre wechselseitigen Beziehungen eine ähnliche Sicherheit gewährt, wie sie vorsichtige Verwaltungen beim freiwilligen Eintritt in ein derartiges Verhältniß voraussichtlich verlangt haben würden. Dies ist durch die Bestimmungen des Art. 23 wenigstens annähernd erreicht, indem sie Nachstehendes anordnen:

1. „Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die andern aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen" (Art. 23 Abs. 1).

In dieser Bestimmung ist nur die selbstverständliche Verpflichtung jedes Theilhabers an der Gemeinschaft ausgesprochen, die im Namen der Mittheilhaber eingezogenen Beträge diesen zu erstatten. Es handelt sich dabei nicht nur um die Verpflichtung der Empfangsbahn[3]), sondern auch — nämlich soweit die Sendung franko gereist ist — um diejenige der Versandtbahn gegenüber den übrigen am Transport betheiligten Bahnen.[4]) Diese Verpflichtung wird an sich — und so weit nichts anderes bestimmt ist — existent durch den Einzug, und sofort mit dem Einzug der auf der Sendung haftenden Beträge. In beiden Richtungen ergeben sich indeß gewisse Modifikationen, nämlich:

a. Die Verbindlichkeit der abliefernden Bahn zur Bezahlung der auf dem Gute haftenden Beträge an die Vorbahnen kann auch

---

3 und 4 sind durch die II. Konferenz neu hinzugefügt (Prot. S. 37. 41—44. 105 ff.) Die III. Konferenz hat an den Abs. 1. 3 und 4 verschiedene — unten näher zu erörternde — redaktionelle Aenderungen vorgenommen und den Abs. 5 beigefügt (Prot. S. 48/49. 77/78).

[3]) von welcher im Entwurf der I. Konferenz allein die Rede war. Prot. der II. Konf. S. 37. 105/6. Der Zusatz: „Bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes" stammt aus der III. Konferenz: Antrag der italienischen Delegation Prot. S. 49.

[4]) Sonstige Berechtigte kommen hier nicht in Frage. Das in dieser Hinsicht Erforderliche ist bereits in Art. 13 und 20 gesagt. Es wäre einfach unlogisch, es an dieser Stelle, wo es sich nur um das Verhältniß der Bahnen unter einander handelt, zu wiederholen. Von einer „Lücke", wie sie Eger bei Hirth, Jahrg. 1892 S. 330 hier zu finden meint, kann deshalb nicht wohl die Rede sein.

ohne deren Einziehung entstehen. In dieser Beziehung bestimmt Art. 23 Abs. 2:

„Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.“[5])

Wenn die zuletzt transportirende Eisenbahn das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Beträge abliefert, so verletzt sie durch diese Handlung, welche die Vorbahnen ihres Retentions- und Pfandrechts (Art. 16. 21) verlustig macht, die ihr nach Maßgabe des Art. 20 obliegende Verpflichtung und wird denselben schadensersatzpflichtig.[5a]) Daß der persönliche Anspruch der Eisenbahn aus dem Frachtvertrag[5b]) gegen den Empfänger in Kraft bleibt, ist selbstverständlich und ergiebt sich überdies aus der Bestimmung des Art. 17. Dieser Anspruch kann indeß nur durch die abliefernde Bahn geltend gemacht werden. Vergl. oben, § 39 Anm. 3.

b. Die Verbindlichkeit zur Erstattung der für die andern Bahnen eingezogenen bezw. einzuziehenden Beträge wird zwar mit dem erfolgten oder pflichtwidrig unterlassenen Einzuge sofort existent, aber nicht sofort klagbar. Das Verlangen sofortiger Zahlung würde dem Wesen des Gemeinschaftsverhältnisses, in welches die Konventionsbahnen getreten sind, ebensosehr widersprechen, als den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs. Die Vereinigung erfolgt vielmehr mittels gegenseitiger Abrechnung, wie sich dies aus Nachstehendem des Näheren ergiebt.

2. „Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Konto-Korrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit die-

---

[5]) Aehnliche Bestimmungen enthalten:

Allg. deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 410. 412.

Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 412. 414.

Codice di commercio (1882) Art. 410.

Schweizerisches Transportgesetz Art 43.

[5a]) Allerdings vorbehaltlich der Geltendmachung besonderer Umstände, welche eine derartige Maßregel ausnahmsweise rechtfertigen können. Vergl. oben, § 36 Anm. 16.

[5b]) Nicht auch das Pfandrecht, weil dieses als Faustpfand mit dem Aufgeben der Inhabung des Gutes erlischt.

selben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels" (Art. 23 Abs. 3).

a. Diese Bestimmung setzt das Bestehen eines Konto-Korrent-Verhältnisses zwischen sämmtlichen Konventionsbahnen voraus. Denn nur wenn gegenseitige Abrechnung besteht, ist es möglich, mittelst derselben die erwähnte Belastung vorzunehmen. Das Wesen des Konto-Korrents oder der laufenden Rechnung ist aber eine wechselseitige Kredit-Gewährung derart, daß unter den in diesem Verhältniß stehenden Personen die gegenseitigen Forderungs- und Schuldposten (Kredit und Debet) nicht als solche einzeln, sondern nur bei der Gesammt-Abrechnung (als Saldo) zu Gunsten des einen oder des andern Kontrahenten geltend gemacht werden können.[6])

Eine derartige laufende Rechnung, bei welcher die gegenseitigen Forderungen und Schulden nur Kompensations-Posten bilden, die Ausgleichung des Unterschiedes aber erst am Schlusse der Rechnungsperiode erfolgt, ist der nothwendige Ausfluß des Gemeinsamkeits-Verhältnisses, welches unter den Konventionsbahnen durch das Uebereinkommen geschaffen ist. Es wäre ebenso unbillig, als unpraktisch, den Bahnen zu gestatten, ihre gegenseitigen Forderungen einzeln geltend zu machen.[7])

Dieses Verhältniß gegenseitiger Gutschrift, Belastung und Abrechnung entspricht auch dem in den bestehenden Verbänden der Bahnen bereits eingeführten Verfahren. Die Schwierigkeit der Anwendung auf sämmtliche Konventionsbahnen liegt nur darin, daß es zur Ausführung näherer Verabredungen über Art und Zeit der Abrechnung bedarf, welche für die Gesammtheit der Konventions-

---

[6]) Vergl. u. A. Grünhut, der Kontokorrentvertrag, in Endemanns Handbuch des Handels- 2c. Rechts III. S. 936 ff. Goldschmidt's Grundriß S. 190.

[7]) Gasca, il Codice ferroviario, III. S. 185 bemerkt in dieser Hinsicht treffend: „Die fortwährenden Beziehungen von Soll und Haben, welchen die zahlreichen Eisenbahntransporte unter den Verwaltungen schaffen, lassen die Zahlung Zug um Zug (volta a volta) unnöthig und auch undurchführbar erscheinen. Die Verwaltungen sind für ihre Antheile an den Transportkosten Hand in Hand (man mano) und gegenseitig Gläubiger und Schuldner, und dadurch erwächst mit Nothwendigkeit eine laufende Rechnung, welche in gewissen Zeiträumen regulirt werden kann."

Vergl. auch unten, Anm. 10 und 13.

bahnen noch nicht bestehen. Man darf indeß voraussetzen, daß das dringende Bedürfniß die Verwaltungen mit zwingender Nothwendigkeit zum Abschluß derartiger Vereinbarungen führen wird, welche durch engere Verbände und Vereine, die zum Theil im internationalen Verkehre bereits bestehen, wesentlich erleichtert werden.

Eine weitere Ausführung dieses Gedankens, mit welchem sich namentlich die II. Konferenz eingehend beschäftigt hat,[8]) enthalten die Bestimmungen des Art. 57 Nr. 5 des Uebereinkommens und des Art. III des Reglements für das Centralamt.[9]) Hiernach ist es eine der wichtigsten Aufgaben dieses Amtes, „die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern" und „bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler zu dienen." Auch diese Vermittlung wäre undurchführbar für jede einzelne Forderung; sie setzt das Bestehen des Konto-Korrents voraus.

b. Die Bestimmung im Abs. 3 des Art. 23, deren Wesen in der vorigen Litera erörtert ist, verfolgt als nächsten Zweck, derjenigen Eisenbahn, welche das Gut ohne Einziehung ihrer Fracht- und sonstigen Ansprüche an die folgende Bahn abgegeben hat,[10]) ein Aequivalent für die damit aufgegebene Sicherung dieser Ansprüche

---

[8]) Prot. der II. Konf. S. 41—44 (zu Art. 27 al. 2).

[9]) s. unten, § 78—81.

Ob diese Seite der Thätigkeit des Amts dieses mit der Zeit zu einer Art Clearinghouse entwickeln wird, muß vorerst dahingestellt bleiben.

[10]) Die erste Bahn behält allerdings das Pfandrecht an dem Gute, da die folgenden Bahnen dasselbe auch im Namen der vorhergehenden geltend zu machen haben (Art. 20—22). Allein sie verliert die thatsächliche Innehabung des Guts, und ihre Sicherheit hängt vom guten Willen der folgenden Bahnen ab. Dafür soll eine Art Ersatz geschaffen werden, welche die folgende Bahn nicht über Gebühr belastet. Unmöglich und dem Geiste des Uebereinkommens widersprechend wäre es, den Verwaltungen zu gestatten, die Uebergabe des unfrankirten Gutes an die folgende Eisenbahn von der Baarzahlung der abverdienten Fracht abhängig zu machen. Vergl. Prot. der I. Konf. S. 79—81 (zu Art. 8 u. 12d). Ebenso unvereinbar wäre es mit dem Wesen des direkten Transports, wenn bei frankirten Sendungen die folgende Bahn die Weiterbeförderung bis zur Baarzahlung des die übrige Transportstrecke betreffenden Frankobetrages verweigern wollte.

zu verschaffen. Dieser Zweck wird durch die Belastung der folgenden Bahn im Konto-Korrent allerdings nicht vollkommen erreicht. Immerhin erhält aber dadurch die berechtigte Bahn sofort bei Uebergabe des Gutes einen Kompensationsposten für die nächste Abrechnung, was bei dem die Regel bildenden Vorhandensein mehr oder weniger entsprechender Gegenforderungen der Befriedigung nahe kommt. Es versteht sich, daß die endgültige Vereinigung jedes derartigen Abrechnungspostens erst nach vollkommener Abwicklung des Frachtgeschäfts (Art. 23 Abs. 1 und 2) erfolgen kann.[11]) Die belastende Eisenbahn wird sich eine eventuelle Minderung ihrer Ansprüche gefallen lassen müssen, sofern die Erhebung der vollen Fracht ohne Verschulden der einziehenden Bahn unmöglich geworden ist,[12]) oder wenn die Fracht irriger Weise zu hoch berechnet war. Umgekehrt wird die Verbesserung der zu niedrig erfolgten Frachtberechnung eine Erhöhung des ursprünglichen Ansatzes im Konto-Korrent zur Folge haben.

c. Der Abs. 3 des Art. 23 handelt nicht von Franko-Sendungen. Die sinngemäße Anwendung auf die letzteren ergiebt aber, daß in diesem Falle die erste Bahn durch die folgende mit dem Frankatur-Betrag, soweit er nicht zur Deckung der Fracht der ersten erforderlich ist, belastet werden kann und bei sachgemäßer Geschäftsführung belastet werden muß. Ebenso wird die zweite Bahn durch die dritte mit dem Frankatur-Betrag abzüglich des auf die beiden ersten entfallenden zu belasten sein und so fort.[13])

---

[11]) Um in dieser Hinsicht jeden Zweifel auszuschließen, wurden dem Absatz 3 in der III. Konf. (Prot. S. 48/49) die Worte beigefügt: „vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des Absatzes 1 dieses Artikels“.

[12]) Dies ist namentlich der Fall, wenn die Annahme des Gutes verweigert wird und der Absender nicht zahlungsfähig ist, der Verkauf des Gutes aber Fracht und Auslagen nicht deckt.

[13]) Ebenso Gasca, il codice ferroviorio, III. S. 187. Vergl. auch oben, Anm. 7.

Allerdings ist auf der III. Konf. (Prot. S. 49) gegenüber einem in obigem Sinne gestellten Antrage der italienischen Delegation (Villa) von anderer Seite (Steinbach) ausgeführt worden, die Regelung dieses Falles sei überflüssig, „da ja die nachgehende Bahn, wenn die Fracht vorausbezahlt ist, nicht gezwungen sei, den vorhergehenden Kredit zu gewähren, während es dagegen erforderlich sei, das Verhältniß zu regeln, wenn die nachgehende Bahn infolge der Verpflichtung zur Ausführung des Transports kreditiren muß“. Allein diese Ausführung scheint zu übersehen, wie es im Wesen der Kontokorrents liegt, „daß während des Bestehens der laufenden Rechnung keine einzelne Debet- oder Kredit-Post aus der Masse losgelöst werden kann“ (Grünhut a. a. O. S. 945

3. „Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört, als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört." (Art. 23 Abs. 4.)

Diese Bestimmung hat den Zweck, den Eisenbahnen, welche in Folge der Transportgemeinschaft Gläubiger einer ausländischen Bahn werden, die Jurisdiktion ihres eigenen Staates in Rücksicht desjenigen Vermögens zu wahren, welches sich ohne ihren Willen im Auslande befindet.[14])

Auf ähnlichen Erwägungen beruht die nachstehende Festsetzung des Art. 23 Abs. 5:

4. „In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines andern Staates, als desjenigen, welchem die be-

unten) und daß es nicht wohl in der Absicht des Uebereinkommens liegen kann, einen Theil der aus seinen Bestimmungen hervorgehenden gegenseitigen Forderungen der Konventionsbahnen von der laufenden Rechnung auszuschließen. Diesen Erwägungen gegenüber dürfte der Umstand, daß auf die gegentheilige Ausführung nicht weiter eingegangen worden ist, keinen genügenden Schluß dahin zulassen, als sei sie durch das Uebereinkommen gebilligt.

[14]) Prot. der II. Konf. S. 106 unten (Steinbach). Zur Erreichung obigen Zweckes hatte der Entwurf der II. Konf. durch die von ihr angenommene Fassung des Art. 23 Abs. 4 bestimmt, daß derartige Forderungen „in einem andern Staate als demjenigen, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden dürfen." Dies ging aber offenbar zu weit. Die III. Konf. hat deshalb die nunmehrige Fassung angenommen, zu deren Begründung im Kommissionsberichte (Prot. S. 48) Folgendes bemerkt ist: „Die Bestimmung des letzten — jetzt vorletzten — Absatzes des Art. 23 des Entwurfs ist zu betrachten als eine Konsequenz der den Eisenbahaen auferlegten Verpflichtung, Gläubiger auswärtiger Bahnen zu werden. Es scheint gerecht, die hieraus entspringenden Forderungen gegen Arreste und Exekutionen wegen nicht aus dem internationalen Transporte herrührender Forderungen zu schützen. Dieses Prinzip wird auch noch gerechtfertigt durch die Erwägung, daß die forderuugsberechtigte Eisenbahn nicht zufolge einer durch das Uebereinkommen ihr auferlegten Verpflichtung ihrem natürlichen Richter entzogen werden

treffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt, noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört."

„Die aus dem Uebereinkommen resultirende Transportverpflichtung — so besagt der Kommissionsbericht der III. Konferenz[15]) — schafft auch hinsichtlich des rollenden Materials zwischen den Eisenbahnen gewisse Beziehungen,[16]) und es ist daher billig, daß dieses Material durch Arrest oder Exekution nur unter denselben Bedingungen getroffen werden könnte, wie die bezeichneten Forderungen — d. h. die aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen der Eisenbahnen unter einander. Die Kommission hat dasselbe Prinzip auch auf die beweglichen Gegenstände angewendet, welche sich in diesem Material vorfinden, sofern sie das Eigenthum der Eisenbahn sind."

Sowohl der Wortlaut, als der Sinn und Zweck dieser Bestimmungen gestatten hiernach keine Ausdehnung dieses Privilegiums

---

soll. Die Kommission ist aber der Ansicht, daß das Verbot, solche Forderungen mit Arrest oder Exekution zu belegen, nicht absolut sein soll. Dritte sollen allenfalls das Recht haben, die Eisenbahn vor ihrem natürlichen Richter zu belangen, und wenn sie von diesem Richter ein Erkenntniß erlangt haben, soll dieses in das Eigenthum der Eisenbahn vollstreckbar sein. Die von der Kommission vorgeschlagene Fassung läßt die Frage offen, inwiefern und unter welchen Bedingungen die Vollstreckung des Erkenntnisses auch im Auslande stattfinden kann, da dieses von der Gesetzgebung eines jeden Staates abhängt", sowie — dies darf wohl ergänzend beigefügt werden — von etwa bestehenden Staatsverträgen.

[15]) Prot. S. 49 oben. Der Antrag Oesterreichs, welcher die Aufnahme obiger Bestimmung veranlaßt hat, lautete: „Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen ihren Gebieten gegen alle Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Infolgedessen wird in dem Gebiete des einen Vertragsstaates auf das dort befindliche Zugehör einer Eisenbahn eines anderen Vertragsstaates, insbesondere auf das feste und bewegliche Material, ebenso wie auf die Kassenbestände weder eine vorläufige Sicherungsmaßregel noch eine Exekution zugelassen." In ähnlichem Sinne war ein Antrag Rußlands gestellt. Prot. der III. Konf. S. 48.

[16]) Diese Beziehungen bestehen hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen darin, daß deren Uebergang auf die folgenden Bahnen bis zum Bestimmungsorte möglichst erleichtert werden muß, da das Verladen der Güter an jeder Grenze nicht nur unnöthige Kosten und Zeitverlust verursachen, sondern auch naheliegende Gefahren für die Integrität des Gutes in sich schließen würde.

auf Privateigenthum, auch wenn solches als Transportmittel benutzt wird.

Auch hier ist, wie im Falle des Art. 23 Abs. 4, das Pfändungsverbot kein absolutes. Es besteht für das in's Ausland übergegangene rollende Material der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen nur insofern, als solches in ihrem Heimathslande dem Gerichtszugriffe nicht unterworfen ist.[17]) In dieser Hinsicht bestimmt das deutsche Reichsgesetz vom 3. Mai 1886 (R.Ges.Bl. S. 131), daß die Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, welche Personen und Güter im öffentlichen Verkehr befördern, von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen, der Pfändung nicht unterworfen sind, und daß dies auch auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Bahnen Anwendung findet, insoweit Gegenseitigkeit verbürgt ist. Aehnliche Bestimmungen bestehen auch in Oesterreich-Ungarn, zwischen welchem Reiche und Deutschland eine die Gegenseitigkeit verbürgende Erklärung unter'm 17. März 1887 ausgetauscht worden ist.[18])

§ 42.

V. Ablieferungshindernisse (Art. 24).

Unter Ablieferungshindernissen versteht man alle Umstände, welche der regelmäßigen Ablieferung des Gutes am Empfangsorte entgegenstehen. Das gewöhnliche Ablieferungshinderniß ist die Weigerung des Adressaten, die Sendung anzunehmen, was ihm insolange vollständig freisteht, als er noch keine die Annahme in sich schließende Handlung vorgenommen hat.[1]) Das Hinderniß kann aber auch darin bestehen, daß der Adressat nicht aufzufinden ist, oder daß er das Gut nach erfolgter Annahme nicht innerhalb der durch die lokalen Bestimmungen vorgesehenen Fristen abnimmt. Ablieferungs-

[17]) Würde ausnahmsweise einmal eine derartige Pfändung im Heimathsstaate der Eigenthümerin des Materials verfügt, so wäre die Frage, inwiefern und unter welchen Bedingungen der Gerichtszugriff in einem andern Konventionsstaate ausgeführt werden darf, auch in diesem Falle nach den betreffenden Landesgesetzen oder etwa bestehenden Staatsverträgen zu entscheiden. S. Anm. 14 a. E. Aehnliche Grundsätze werden auch in Anwendung kommen bei Beantwortung der von Gasca (a. a. O. S. 190 unten) gestellten und im Allgemeinen wohl mit Recht verneinten Frage, ob es zulässig sei, das rollende Material behufs Ausführung des Gerichtszugriffes im Laufe des Transports anzuhalten.

[18]) Deutsches Reichs-Gesetz-Blatt S. 153.

[1]) s. oben, § 36 Nr. 3 (zu Art. 16 u. 17).

hindernisse anderer Art bilden Ansprüche dritter, gerichtliche oder polizeiliche Beschlagnahme des Gutes und dergleichen. Voraussetzung ist dabei — im Gegensatz zu den Transporthindernissen[2]) — stets, daß sich das Hinderniß erst auf der Empfangsstation zeigt, somit nur der Ablieferung, nicht dem Transport entgegensteht.

Bezüglich des bei Ablieferungshindernissen zu beobachtenden Verfahrens sind in den einzelnen vertragschließenden Staaten[3]) Bestimmungen getroffen. Die Frage, wie es damit im internationalen Verkehr zu halten sei, beantwortet Art. 24 auf Grund der Konferenz-Verhandlungen[4]) wie folgt:

1. „Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittelung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.“ (Art. 24 Abs. 1.)

Hierzu ist zu bemerken:

a. Die Vorschrift der Benachrichtigung des Absenders hat vornehmlich den Zweck, womöglich eine Beseitigung des Hindernisses

---

[2]) s. oben § 37 I (zu Art. 18).

[3]) Zu vergleichen:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 407.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 1 409.
Deutsche Verkehrs-Ordnung
Oesterreichisch-ungarisches Betriebsreglement } bisher § 61, jetzt § 70.
Vereinsreglement, bisher § 61, jetzt § 62.
Code de commerce Art. 106.
Niederländisches Handelsgesetzbuch Art. 94.
Niederländisches Betriebsreglement § 60.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 8.
Belgische Conditions réglementaires, bisher 68, jetzt 25.
Italienischer Codice di commercio (1882) Art. 413.
Italienische Tarifbestimmungen (1885) Art. 112.
Russisches Eisenbahngesetz Art. 84 (vergl. auch 88).
Schweizerisches Transportgesetz Art. 22. 47. 48.
Schweizerisches Transportreglement § 107—109.

[4]) Zu vergleichen:

Schweizerischer vorläufiger Entwurf Art. 13.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 13.
Protokolle der I. Konf. S. 31, 70 zu Art. 13.
„ „ II. „ „ 37, 107 zu Art. 24.
„ „ III. „ „ 78 (unveränderter Text).

herbeizuführen. Dies wird sehr häufig durch Vermittlung des Absenders geschehen können, und seinen hierauf gerichteten eventuellen Instruktionen soll in keinem Falle durch eigenmächtige Zurücksendung des Gutes von Seiten der Eisenbahn vorgegriffen werden.[5]) In vielen Fällen wird das Hinderniß durch das Benehmen des Absenders mit dem Empfänger oder mit der Eisenbahn einfach gehoben werden können. Sofern dasselbe aber Anlaß zu einer nachträglichen Verfügung im Sinne des Art. 15 geben sollte, so kann eine solche selbstverständlich nur unter den daselbst vorgesehenen Voraussetzungen getroffen werden.[6]) Sie ist insbesondere ausgeschlossen, sobald der Empfänger den Frachtbrief angenommen oder auf Herausgabe geklagt hat. Aber auch in diesem Falle hat der Absender ein Interesse an der Benachrichtigung, um im Benehmen mit dem Empfänger und der Eisenbahn das Hinderniß beseitigen zu helfen.

b. Die Benachrichtigung des Absenders muß, wenn sie ihren Zweck nicht verfehlen soll, „unverzüglich" geschehen, d. h. sofort nachdem die Eisenbahn das Hinderniß erfahren hat, und sobald die Benachrichtigung unter Beobachtung des ordentlichen Geschäftsganges möglich ist. Unter Umständen, namentlich bei leicht verderblichen Waaren, wird die Benachrichtigung telegraphisch zu erfolgen haben, wie dies mehrfach durch Instruktionen vorgeschrieben ist.

c. Die Benachrichtigung darf sich nicht auf die Thatsache des Hindernisses beschränken; sie muß dessen Ursache angeben, d. h. die nähere Umstände, aus welchen die ganze Sachlage zu entnehmen ist.[7])

d. Die Benachrichtigung muß durch Vermittlung der Versandtstation erfolgen. In der Regel handelt es sich um eine Disposition des Aufgebers, und eine solche kann nur bei der Aufgabestation getroffen werden (Art. 15 Abs. 3). Diese kennt überdies meistens den Absender und ist am besten in der Lage, eine Verständigung mit demselben herbeizuführen.[8])

---

[5]) Die Rücksendung würde, mit Rücksicht auf die — meist hohe — Fracht, fast immer eine Schädigung der Interessen des Absenders enthalten. Da eine derartige Maßregel bisher in gewissen Reglements der Bahnen gestattet war, so hielt man es für nothwendig, sie ausdrücklich zu untersagen.

[6]) s. § 35 (zu Art. 15).

[7]) Dies geht schon aus dem unter a angegebenen Zwecke hervor und ist im deutschen Text ausdrücklich gesagt.

[8]) Vergl. die Bemerkung zu einer ähnlichen Bestimmung im Art. 25 in den Protokollen der II. Konf. S. 38 oben.

2. „Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.“ (Art. 24 Abs. 2.)

Das Verfahren bei Ablieferungshindernissen hängt mit der Ablieferung selbst und mit der Ausübung des Pfandrechts auf das Genaueste zusammen. Da in diesen beiden Beziehungen auf die am Ablieferungsorte geltenden Bestimmungen verwiesen ist (Art. 19 u. 22) und die Ablieferungshindernisse auch sonst mit den örtlichen Verhältnissen in den mannigfachsten Beziehungen stehen, so entspricht es nur der Natur der Sache, wenn auch in dieser Hinsicht — vorbehaltlich der oben unter 1 erörterten allgemeinen Bestimmungen, sowie der im folgenden § näher darzulegenden Vorschriften über die Feststellung von Unregelmäßigkeiten überhaupt — auf die lokalen Bestimmungen Bezug genommen ist.

Es handelt sich dabei übrigens nicht blos um das Verfahren im engeren Sinne, sondern um alles dasjenige, was bei Ablieferungshindernissen zu geschehen hat. Hierher gehören namentlich die in den Einzelrechten [9]) enthaltenen Bestimmungen:

a. über die Befugnisse der Eisenbahnen, das Gut entweder selbst als Depositar auf Lager zu nehmen oder einem Kommissionär (Spediteur) zur Aufbewahrung zu übergeben;

b. über das Recht der Eisenbahnen, mit oder ohne Ermächtigung des Gerichts, das Gut nach Ablauf einer bestimmten Frist oder (bei leicht verderblichen Gegenständen) sofort für Rechnung des Absenders oder des Empfängers zu verkaufen.

Auch diese Vorschriften werden gemäß Art. 57 Abs. 2 durch das Centralamt zu sammeln und in geeigneter Zusammenstellung zu veröffentlichen sein.

§ 43.

E. Feststellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes (Art. 25).

Wenn das Gut, so lange es sich in den Händen der Eisenbahn befindet, ganz oder theilweise in Verlust geräth oder beschädigt wird, so ist eine Feststellung des Thatbestandes erforderlich, sowohl im eigenen

[9]) Vergl. die Zitate in Anm. 2.

Interesse des Eisenbahndienstes, als um den eventuellen Entschädigungs- und Rückgriffsansprüchen als Grundlage zu dienen. Eine derartige Konstatirung kann in jedem Stadium des Eisenbahn-Transports erforderlich werden.[1])

Die Feststellung kann eine administrative oder eine gerichtliche sein.

Das Uebereinkommen hat auf Grund der Verhandlungen[2]) in engem Anschluß an die Vorschläge der deutschen Kommissare, beide Arten vorgesehen und darüber im Art. 25 folgende Bestimmungen getroffen:

A. Bezüglich der administrativen Feststellung bestimmt Art. 25 Abs. 1—3:

„In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahn-Verwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen."

„Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungs-Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes,

[1]) Die betreffenden Vorschriften sind deshalb nicht — wie es im schweizerischen Entwurf geschehen war — bloß bei Gelegenheit der Ablieferungshindernisse behandelt, sondern — nach dem Vorschlage des deutschen Entwurfs — unter einem allgemeineren Gesichtspunkt betrachtet und deshalb in einen besonderen Artikel verwiesen worden. Weitere Bestimmungen über die Feststellung des Zustandes des Gutes, insbesondere bei und selbst nach der Ablieferung, finden sich in Art. 44. Vergl. unten, § 62.

Eine andere Art von Feststellung des Inhalts der Sendungen, nämlich zum Zweck der Prüfung ihrer Uebereinstimmung mit dem Inhalte des Frachtbriefs, ist in Art. 7 Abs. 2 und 3 erwähnt. Vergl. oben § 28 II und III.

[2]) Vergleiche:

Schweizerischer Entwurf, Art. 13 und 14 (in welchem lediglich gerichtliche Expertise vorgeschlagen ist).

Entwurf deutscher Kommissarien, Art. 14. Denkschrift hierzu unter Nr. VI

Prot. der I. Konf. zu Art. 14 S. 31. 70.

Prot. der II. Konf. zu Art. 25 S. 37. 107/108.

Prot. der III. Konf. S. 49/50. 78.

Die verschiedenen Handelsgesetze enthalten nur Bestimmungen über die gerichtliche Konstatirung. (Vergl. unten, Note 13.) Die administrative ist indeß neben jener durch Uebung und Reglements allgemein eingeführt. (Vergl. unten, Note 4.)

den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden."

„Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet."

Aus diesen Bestimmungen ergiebt sich:

I. Die Vorschrift gemeinsamer Grundsätze für die administrative Feststellung, welche ohne Rücksicht auf den Ort der Konstatirung unter allen Umständen zu befolgen sind, nämlich:

1. Die Nothwendigkeit der administrativen Konstatirung aller Fälle von Verlust, Minderung oder Beschädigung[3]) des Gutes (Art. 25 Abs. 1 im Eingang). Diese Vorschrift entspricht der bei allen wohlgeordneten Eisenbahnen bestehenden Uebung,[4]) welche ebensosehr im Interesse des Publikums, als der Eisenbahnen liegt. Die gerichtliche Untersuchung ist nicht nur kostspielig, sondern kommt auch häufig zu spät, um den Thatbestand vollständig herzustellen.[5]) Sie ist daher als einzige Art der Konstatirung ungenügend. Die administrative Feststellung bietet dagegen den Vorzug, daß sie sofort nach der Entdeckung des Schadens möglich ist und, als in den Funktionen der geordneten Organe der Eisenbahn gelegen, in der Regel keine oder nur geringe Kosten verursacht, auch die beste Gelegenheit zu einer gütlichen Verständigung bietet. Diese Feststellung im Verwaltungswege ist deshalb unter allen Umständen vorgeschrieben,

---

[3]) aber nicht auch der Verspätung. Die desfallsige Bestimmung im Entwurf der I. Konf. wurde in der II. Konf. beseitigt. Man „war der Ansicht, daß es zu weit gehe, auch in allen Verspätungsfällen eine Untersuchung zu verlangen, und daß eine protokollarische Feststellung, wenn sie in diesem Falle überhaupt möglich sei, schon deshalb entbehrt werden könne, weil der Frachtbrief selbst in der Regel die nöthigen Daten liefern wird."

[4]) Ausdrückliche Bestimmungen hierüber enthalten namentlich:

Deutsches und österreichisch-ungarisches Betriebsreglement, bisher § 64 Abs. 6, 9 ff., jetzt § 71.

Vereinsreglement, bisher § 64, jetzt 63.

Niederländisches Betriebsreglement § 63 Abs. 3.

Italienischer Tarif von 1885 Art. 135.

[5]) s. die Erklärungen der deutschen Kommissarien, Prot. der I. Konf. S. 31.

Denkschrift der italienischen Regierung in den Annali del Industria von 1881 S. 98—100, nebst dem darin zitirten Gutachten der drei großen italienischen Eisenbahnen.

gleichviel ob außerdem noch eine gerichtliche Feststellung erfolgt oder nicht. Welche Beweiskraft der administrativen Feststellung in einem eventuellen Prozesse namentlich dann zukommt, wenn eine gerichtliche nicht vorgenommen wurde, wird Sache des richterlichen Ermessens sein. Von Wichtigkeit ist in dieser Hinsicht insbesondere, ob der Absender bezw. der Empfänger sich dabei betheiligt haben und ob die für derartige Feststellungen vorgeschriebenen Formen eingehalten worden sind.

2. Die Beobachtung gewisser materieller und formeller Vorschriften für die administrative Feststellung aller Fälle von Verlust, Minderung oder Beschädigung, als:

a. sofortige eingehende Untersuchung.

Es handelt sich hier um dienstliche Nachforschungen (recherches) zu dem Zwecke, den ganzen Vorfall unter Leitung der von der Eisenbahn dafür bestimmten Beamten festzustellen. Die Untersuchung kann schon im Interesse eines geordneten Dienstes und der Disziplin nicht entbehrt werden. Sie muß „sofort“ eintreten, wenn sie von Wirkung sein soll, und hierin besteht ihr Hauptvorzug vor der gerichtlichen, welche meist zu spät kommt. Sie muß „eingehend“ [5a]) sein, d. h. den Gegenstand nach allen Seiten beleuchten und erschöpfen. Selbstverständlich wird die Ausführlichkeit der Untersuchung in einem gewissen Verhältnisse zur Wichtigkeit des Gegenstandes zu stehen haben.

b. aktenmäßige, schriftliche Feststellung des Ergebnisses der Untersuchung. Diese Vorschrift hat offenbar den Zweck, auf die Erhebungen jederzeit zurückgreifen zu können. Die protokollarische Form ist nur für die im Abs. 2 (s. unten Nr. 3) erwähnten besonderen Fälle vorgeschrieben. Ob und eventuell unter welchen Voraussetzungen Zeugen und Sachverständige, namentlich aber auch der Absender oder der Empfänger zuzuziehen sind, ist lediglich den örtlichen Vorschriften (s. unten, Nr. II) überlassen.[6])

[5a]) Der französische Text enthält diesen Ausdruck nicht, spricht vielmehr nur von „recherches“. Auch der französische Text wird indeß im Sinne des deutschen in der oben angegebenen Weise auszulegen sein.

[6]) Der Entwurf der I. und der II. Konf. hatte auch in dieser Hinsicht gemeinsame Bestimmungen vorgesehen. Dieselben sind jedoch auf der III. Konf. (Prot. S. 49/50) „als überflüssig und sogar gefährlich“ (?) mit großer Majorität gestrichen worden. Die neue deutsche Verkehrsordnung sowie das österreichisch-ungarische Betriebsreglement verordnen in dieser Hinsicht im § 72 Abs. 3: „Zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen sind unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch wo-

c. Die Vorschrift, daß das Ergebniß der Untersuchung den Betheiligten[7]) auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen ist. Letzteres fand man praktisch, weil die Versandtstation fast immer in gewissen direkten Beziehungen zum Absender stehe, und weil an sie der Absender sich am liebsten wende, wenn er sich in dieser oder jener Beziehung zu erkundigen habe.[8])

3. Die Beobachtung besonderer[9]) Vorschriften im Falle einer Minderung (theilweisen Verlusts) oder einer Beschädigung des Gutes.

a. Die Untersuchung und protokollarische Feststellung hat hier zum Gegenstande:

α. Den Zustand des Gutes. Es wird sich namentlich darum handeln, ob und in welcher Weise die Umhüllung verletzt oder sonst mangelhaft ist, ob das Gut einen Gewichtsverlust gegenüber der Angabe im Frachtbriefe zeigt oder in irgend einer Weise äußerlich oder innerlich beschädigt ist.

β. Den Betrag des Schadens. Diese Ermittlung hängt mit derjenigen über den Zustand des Gutes (α) sehr genau zusammen und wird in wichtigen Fällen die Zuziehung von Sachverständigen nothwendig machen.

γ. Die Ursache oder der Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung, soweit eine derartige Ermittlung den Umständen nach möglich ist. Diese Ermittlung ist für die Frage der Haftbarkeit der Eisenbahn äußerst wichtig. Es wird sich zunächst darum handeln, zu welcher Zeit der Schaden eingetreten ist, und ob dies überhaupt während des Eisenbahntransports stattfand, womit die Frage, an welchem Orte dies geschehen sei, genau zusammenhängt.

Die wichtigste Ermittlung ist immer diejenige der Ursache des

---

möglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen." Die gleiche Vorschrift findet sich als „Zusätzliche Bestimmung" im Vereinsreglement § 63. Vergl. auch Vereinsübereinkommen Art. 23.

[7]) d. h. Absender oder Empfänger (je nachdem sie verfügungsberechtigt sind, s. Art. 15. 16, wobei es indeß auf die im § 15 Abs. 2 vorgesehene Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes seitens des Absenders nicht ankommen kann), sowie den Eisenbahnen, welche am Transporte theilgenommen haben. Vergl. Prot. der II. Konf. S. 38, wo es im deutschen Text heißen muß: „den betheiligten anderen Bahnen".

[8]) Ebendaselbst.

[9]) Die besonderen Vorschriften finden sich im Abs. 2 des Art. 25, während der Abs. 1 allgemeine Bestimmungen enthält. Dieses Verhältniß ist im deutschen Text durch das Wort „insbesondere" im Eingang des Abs. 2 außer

Schadens. Diese kann im einzelnen Falle zweifelhaft sein. Eine Sendung Kaffee ist z. B. durchnäßt angekommen, und die Waare zeigt sich schimmelig. Hier wird schon aus der äußeren Beschaffenheit der Säcke in der Regel mit Sicherheit festzustellen sein, ob die Durchnässung während des Eisenbahntransports erfolgt ist, auch wird meistens mit mehr oder weniger großer Sicherheit zu ermitteln sein, auf welcher Strecke dies geschehen. Es bleibt aber noch festzustellen, ob den Umständen des Falles nach anzunehmen ist, daß der Schimmel gerade von dieser Durchnässung auf der Eisenbahn herrührt, ob nicht das Aussehen und die sonstige Beschaffenheit des verdorbenen Gutes den Schluß gestattet, daß der Verderb schon früher, namentlich auf dem vorausgegangenen Seetransport entstanden ist.

Die Ermittlung der Ursache des Schadens ist besonders nothwendig in denjenigen Fällen, in welchen der Eisenbahn Vermuthungen zur Seite stehen, welche aus der mit gewissen Transporten verbundenen besondern Gefahr abgeleitet sind. Da diese Vermuthungen nach Art. 31 letzter Absatz nur Platz greifen, „wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte", so hat die Eisenbahn die Umstände des Falles festzustellen, widrigenfalls sie sich auf jene Vermuthungen nicht berufen kann. Diese Feststellung gewährt — abgesehen von der gerichtlichen — dem Absender oder Empfänger zugleich die Möglichkeit, den ihm nachgelassenen Nachweis des Gegentheils zu führen. Wird ihm diese Möglichkeit durch schuldhafte Unterlassung der Eisenbahn entzogen, so wird der Richter leicht geneigt sein, den durch das Verschulden des Gegentheils unmöglich gewordenen Beweis als erbracht anzunehmen.[9a])

In vielen Fällen wird es allerdings nicht möglich sein, die Ursache des Schadens mit absoluter Sicherheit herzustellen. Aber auch in diesen Fällen müssen wenigstens diejenigen Momente festgestellt werden, welche einen mehr oder weniger wahrscheinlichen Schluß auf jene Ursache gestatten.

Zweifel gesetzt. Aus dem — sehr unerheblichen — Umstande, daß dieses Wort im französischen Texte fehlt, will Schwab S. 223—226 einen Widerspruch beider Texte und zugleich einen Widerspruch zwischen den Bestimmungen im Abs. 1 und 2 herleiten. Diese Art von „Erklärung" wird einer ausführlichen Widerlegung, wie sie Eger in v. Stein's Zeitschrift V. S. 721 ff. in einer 3 Quartseiten füllenden Abhandlung zu geben für gut fand, kaum bedürfen. „Irreführend" ist nicht das Wort „insbesondere", wie Herr Schwab meint (S. 226), sondern nur seine eigene Darstellung. Vergl. oben § 10 Anm. 6.

[9a]) Vergl. unten, § 48 II.

b. Die Untersuchung und Feststellung muß erfolgen:

α. von Amtswegen, sobald eine Minderung oder Beschädigung durch die Organe der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet wird. An dieser Feststellung hat die entdeckende Eisenbahn ein eigenes Interesse in allen denjenigen Fällen, wo es sich darum handelt, nachzuweisen, daß der Schade gar nicht auf der Eisenbahn oder schon auf einer früheren Transportstrecke entstanden ist.[10]) Sie hat ferner ein augenscheinliches Interesse in den unter a, γ aufgeführten Fällen. Sie ist aber dazu verpflichtet, auch wenn ein solches Interesse nicht vorliegt, weil die Konstatirung im Interesse des Verkehrs, überhaupt im öffentlichen Interesse liegt.

β. Auf Antrag des Absenders oder des Empfängers, je nachdem der eine oder der andere verfügungsberechtigt ist. Derartige Anträge sind allerdings in der Regel nur dann nothwendig, wenn die Eisenbahn ihrer unter α erwähnten Verpflichtung nicht nachkommt. Es genügt dazu die Behauptung, daß eine Minderung oder Beschädigung des Gutes vorliege. Insolange dem Antrage nicht stattgegeben ist, kann der Empfänger auch nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Frachtbriefes die Annahme des Gutes verweigern (Art. 44 Abs. 4). Erweist sich der Antrag als grundlos, so wird der Antragsteller die von ihm verursachten unnöthigen Kosten zu tragen haben.

4. Die Beobachtung besonderer Vorschriften für den Fall gänzlichen Verlustes. Auch für diesen Fall ist die protokollarische Form vorgeschrieben. Doch kann es sich hier nur darum handeln, die Thatsache des Verlustes und die Umstände, unter welchen er entdeckt wurde, sowie etwaige Anhaltspunkte für die Umstände, unter welchen er vermuhlich stattgefunden hat, festzustellen.

II. Die Vorschrift eventueller Anwendung der lokalen Bestimmungen.

Unter Wahrung der in Nr. I erwähnten materiellen und formellen Vorschriften, richtet sich die administrative Feststellung „im Uebrigen" nach den Gesetzen und Reglements des Landes, wo dieselbe stattfindet.[11])

[10]) Derartige Feststellungen werden namentlich bei der speciellen Übergabe des Gutes von der einen transportirenden Verwaltung an die andere vorkommen, da andernfalls gegen die übernehmende EB. die Vermuthung spricht, daß sie das Gut in gutem Zustande gemäß den Angaben des Frachtbriefes empfangen habe. Vergl. Neues italienisches HGB. Art. 399.

[11]) s. Nr. 4 des Kommissionsberichtes in den Prot. der II. Konf., S. 108 in Verbindung mit den Verhandl. S. 37/38. Insbesondere finden, soweit sich die Sendung innerhalb des Vereinsgebietes bewegt, die Vorschriften des Vereins-Übereinkommens (Art. 23 und Anhang IV) über das Feststellungs- zc. Verfahren Anwendung.

Die lokalen Vorschriften über die Feststellungen im Verwaltungswege kommen hiernach auch für die internationalen Transporte zur Anwendung, soweit sich diese Bestimmungen innerhalb der durch Art. 25 Abs. 1 und 2 in Verb. mit Art. 4 gezogenen Grenzen bewegen und die daselbst gegebenen Vorschriften ergänzen. Dies gilt namentlich für die Form der Erhebungen, insbesondere der aufzunehmenden Protokolle. Ferner entscheiden die Landesstatuten, ob und unter welchen Umständen Zeugen oder Sachverständige beizuziehen, auch dem Absender oder dem Empfänger Gelegenheit zu geben ist, den Verhandlungen anzuwohnen. Vergl. oben, Anm. 6.

Es wird Sache des Zentralamtes sein, diese Vorschriften zu sammeln, zu ordnen und zu veröffentlichen (Art. 57 Nr. 2), da ihre Kenntniß für alle Betheiligten von Wichtigkeit ist.

B. Bezüglich der gerichtlichen Feststellung ist im Anschluß an ähnliche Bestimmungen, welche sich, meist in Verbindung mit solchen über Ablieferungshindernisse,[12]) in den Rechten sämmtlicher vertragschließenden Staaten finden,[13]) durch Art. 25 Abs. 4 Folgendes bestimmt:

„Außerdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen."

Und einem derartigen Antrage, welcher bei dem Gerichte des

[12]) Im Übereinkommen werden die Ablieferungshindernisse gesondert behandelt (Art. 24). Die Thatsachen, welche eine Feststellung (Art. 25) nothwendig machen, können unter Umständen allerdings auch Anlaß zu Ablieferungshindernissen geben und ebenso kann bei letzteren eine Konstatirung der Beschaffenheit des Gutes nöthig werden. Aber nicht jede Unregelmäßigkeit, welche eine Konstatirung nöthig macht, begründet auch ein Ablieferungshinderniß, und umgekehrt giebt es Ablieferungshindernisse (z. B. einfache Annahmeweigerungen ohne Beschädigung 2c. des Guts, Unauffindbarkeit des Adressaten u. dergl.), welchen keinen Anlaß zu einer Konstatirung bieten.

[13]) Zu vergleichen:

Deutsches und österreich. HGB. Art. 407.
Ungarisches HGB. Art. 409.
Deutsche Verkehrs-Ordnung / Österr.-ungar. Betriebs-Reglement } bisher § 64 Abs. 11, jetzt § 72.
Vereins-Reglement: früher § 64 Abs. 11, jetzt § 63 Abs. 4.
Code de commerce Art. 106.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 8.
Codice di commercio von 1865 Art. 85 u. von 1882 Art. 402 in Verb. mit Art. 71.
Niederländisches HGB. Art. 94.
Russisches Eisenbahn-Gesetz Art. 84.
Schweizer. Transportgesetz Art. 47. 48.

Orts, wo das beschädigte Gut sich befindet, zu stellen ist, muß selbstverständlich stattgegeben werden, sofern die im Art. 25 vorgesehenen Voraussetzungen vorliegen. — So werthvoll und unentbehrlich die administrative Konstatirung von Mängeln und Verlusten ist, so vermag sie doch in vielen Fällen die gerichtliche nicht zu ersetzen, welche zwar langsamer, umständlicher und kostspieliger, als die erstere, deren Ergebnisse aber um so sicherer sind.

Im Einzelnen ist hierzu zu bemerken:

1. Während die administrative Feststellung im öffentlichen Interesse und in demjenigen aller Betheiligten obligatorisch gemacht ist und von Amtswegen zu erfolgen hat, soll die gerichtliche Feststellung nur auf Antrag der Betheiligten stattfinden. Dieser Grundsatz ist konform mit dem in allen Gesetzgebungen angenommenen Prinzip, daß der Civilrichter überhaupt nicht ex officio, sondern nur auf Antrag der Parteien vorzugehen hat. Denn diese Feststellung ist nur eine Art des in den Prozeßordnungen der einzelnen Länder vorgesehene Sicherung des Beweises (sogen. Beweis zum ewigen Gedächtniß).[14]) Die Form dieser Beweisaufnahme richtet sich — innerhalb der aus dem Zwecke hervorgehenden Grenzen — nach den Gesetzen des Landes, wo sie vorgenommen wird (Art. 55).

2. Zum Antrag berechtigt ist jeder Betheiligte. Wer hierunter zu verstehen sei, ist bereits oben unter I. 2c erörtert worden. Indeß können bei der gerichtlichen Feststellung, je nach den Vorschriften der betr. Landesgesetze, auch außerhalb des Frachtvertrages stehende Personen, z. B. Gläubiger des Absenders oder des Empfängers, am Gut dinglich Berechtigte ꝛc. als zu diesem Antrag legitimirt betrachtet werden.

3. Die gerichtliche Feststellung kann die administrative nicht ersetzen. Sie findet, sofern es überhaupt dazu kommt, neben der letzteren und unabhängig von dieser statt. Selbstverständlich ist es aber den Parteien unbenommen, bei dem Gerichte zu beantragen, daß die — meistens vorangegangene — administrative Feststellung bei der gerichtlichen benutzt werde und ihr als Grundlage diene, indem z. B. die in den dienstlichen Akten vernommenen Zeugen nunmehr beeidigt und über den gleichen Gegenstand gerichtlich vernommen werden, indem ferner die Sachverständigen beeidigt, zur näheren Begründung ihres Gutachtens aufgefordert werden und dergleichen mehr.

[14]) Vergl. z. B. Deutsche Civilprozeßordnung § 447 ff.

Viertes Hauptstück.

Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem internationalen Frachtvertrag.

Uebersicht.

---

§ 44.

A. Aktiv-Legitimation (Art. 26).

Die Frage, wer berechtigt ist, die aus dem Eisenbahn-Frachtvertrage entspringenden Ansprüche gegen die Eisenbahn geltend zu machen — Aktiv-Legitimation — bietet insofern Schwierigkeiten, als nicht nur der Absender, welcher den Vertrag mit der Eisenbahn abgeschlossen hat, sondern auch der Empfänger, zu dessen Gunsten er abgeschlossen ist, daraus Rechte erwirbt, und als die Befugnisse dieser beiden Betheiligten der Eisenbahn gegenüber sich gegenseitig ausschließen. Obwohl nun, wie bereits gezeigt,[1]) das Verfügungsrecht über das Gut und die Aktiv-Legitimation zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahn-Frachtvertrag erwachsenden Ansprüche begrifflich keineswegs identisch sind, so stehen sie doch thatsächlich im innigsten Zusammenhange. Auch in den Rechten der meisten der vertragschließenden Staaten[2]) sind beide Fragen mehr oder weniger gemeinsam behandelt. Im Anschluß hieran sowie mit Rücksicht auf die konnexen Bestimmungen der Artt. 15 und 16 ist auf Grund der Verhandlungen[3]) durch Art. 26 Nachstehendes bestimmt:

---

[1]) Vergl. oben, § 35 im Eingang.

[2]) Das Nähere hierüber ist bereits im § 34 mitgetheilt.

[3]) Vergleiche:
Schweizer. vorläuf. Entwurf Art. 15.
Schweizer. Memorial Nr. VI. A.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 15.
Denkschrift hierzu.
Protokolle der I. Konf. S. 32, 70 zu Art. 15.
" " II. " S. 39, 108, 109 zu Art. 26.
" " III. " S. 50 zu Art. 26.

Der schweizerische Entwurf hatte im Anschluß an die daselbst vorgesehene eigenthümliche Regelung des Verfügungsrechts des Absenders und des Empfängers — s. oben § 34 — auch dem nicht zur Verfügung Berechtigten ein Klagerecht

„Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht."

„Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen."

I. Hiernach hängt also, von der besonderen Bestimmung im Abs. 2 abgesehen, die Aktivlegitimation für die erwähnten Ansprüche lediglich vom Verfügungsrecht ab, wie solches in den Artt. 15 und 16 dem Absender einerseits und dem Empfänger andererseits zuerkannt ist. Eine Kombination dieser Bestimmungen mit denjenigen des Art. 26 ergiebt nachstehende Sätze:

1. Vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ist der Absender allein berechtigt, die aus dem internationalen Frachtvertrag entspringenden Rechte gegen die Eisenbahn geltend zu machen (Art. 26 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 15 Abs. 1 und 4.) Die Ausübung dieser Befugniß des Absenders ist aber (gemäß Art. 26 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 15 Abs. 2) abhängig von dem Besitze des Frachtbrief-Duplikats.[4]) Da nun aber, im Falle des Verlustes dieser Urkunde, vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ein zur Klage Berechtigter überhaupt nicht vorhanden sein würde, ist für die Aktiv-Legitimation — und nur für diese[5]) — durch Art. 26 Abs. 2 bestimmt, daß dieser Mangel durch die Zustimmung des Em-

---

verliehen, aber nur gegen Kaution, daß er das Urtheil gegen sich gelten lasse. Schon auf der I. Konferenz wurde aber dieses System verworfen (S. 32, 70) und dagegen, dem Entwurf der deutschen Kommissare entsprechend, der jetzige Abs. 1 des Art. 26 angenommen. Durch die II. Konferenz wurde dem letzteren im Hinblick auf den neuen Abs. 2 des § 15 ein Zusatz als alinea 2 beigefügt (Prot. S. 108/9), welcher auf der III. Konferenz die nunmehrige Fassung erhielt (Prot. S. 50).

[4]) Die Behauptung und event. der Beweis dieses Besitzes gehört somit zur Begründung der Klage des Absenders gegen die Eisenbahn.

Wenn Eger — in Hirth's Annalen 1892 S. 691 ff. — dieses Erforderniß auf die Fälle des Art. 15 Abs. 1 beschränken will, so scheint er zu übersehen, daß eben diese Fälle die einzigen sind, in welchen dem Absender überhaupt ein einseitiges Verfügungsrecht über das Gut nach Abschluß des Frachtvertrages zusteht. Vergl. oben, § 35 I. 2, insbes. Anm. 2.

[5]) s. oben, § 35 II. 1 a. E.

pfängers ersetzt werden kann.[6]) Eine Form ist dafür nicht vorgeschrieben; es wird somit jede Form genügen, welche dem Richter die Ueberzeugung vom Einverständniß des Empfängers verschafft. Auch wird im Sinne des Uebereinkommens diesem Einverständniß der Verzicht des Empfängers auf die ihm aus dem Frachtvertrage zustehenden Rechte, wie auch die Annahmeverweigerung, gleich zu achten sein.[6a])

Andererseits ist die vorgesehene Zustimmung des Empfängers lediglich dazu bestimmt, das fehlende Frachtbrief-Duplikat zu ersetzen. Sie ist nicht in dem Sinne aufzufassen, als wenn durch die Zustimmung der Empfänger in irgend einer Weise — etwa als Streitgenosse — an dem Prozesse betheiligt würde.[7]) Dem Absender allein steht vielmehr, allerdings mit der erwähnten Beschränkung, in diesem Stadium (d. h. vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte) das Klagerecht zu. Dies gilt namentlich auch, wenn das Gut verloren oder als in Verlust gerathen zu betrachten ist, sofern der Verlust nicht nachweislich erst am Bestimmungsorte nach Annahme des Frachtbriefes oder nach Klagerhebung seitens des Empfängers eintrat.[8])

2. Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ist in der Regel der Empfänger allein legitimirt, alle aus dem Frachtvertrage begründeten Rechte gegen die Eisenbahn geltend zu machen, und zwar im eigenen Namen (Art. 26 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 16 Abs. 2), jedoch mit nachstehender Maßgabe:

a. Ist ihm der Frachtbrief bereits übergeben und hat er den Frachtbrief angenommen, so ist sein Recht ein endgültiges, unwiderrufliches. Er kann nicht nur die Herausgabe des Gutes verlangen, sondern auch Schadensersatz im Falle des Verlusts, der Beschädigung oder Verspätung des Gutes. Jedes Klagerecht des Absenders aus dem Frachtvertrag hört gemäß Art. 26 in

---

[6]) Prot. der II. Konf S. 39, 108/9.

[6a]) Die entgegenstehende Ansicht von Eger in Hirth's Annalen Jahrg. 1892 S. 706/7 beruht auf einer dem Sinne dieser Bestimmung nicht entsprechenden Wortauslegung. Andererseits ist die Behauptung von Schwab (S. 235/36), daß auch schon der Nachweis des Verlustes des Frachtbriefes dessen Vorzeigung ersetze, mit den Worten und mit dem Sinne der Artt. 26 und 15 gleich unvereinbar.

[7]) Kommissions-Bericht der III. Konferenz, Prot. S. 50.

[8]) Ein Antrag zu Art. 15 (jetzt 26) besagend: „Es steht jedoch dem Empfänger ein Klagerecht auf Ablieferung des Gutes zu, wenn das Gut als verloren betrachtet werden kann", fand keine Unterstützung: Prot. der I. Konf. S. 32.

Verbindung mit Art. 15 Abs. 4 und Art. 16 von diesem Augenblick an auf.[9])

b. Vor Empfangnahme des Frachtbriefs ist der Empfänger zwar gleichfalls berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sobald nur das Gut am Bestimmungsorte angekommen ist. Er ist namentlich berechtigt, die Herausgabe des Gutes mit dem Frachtbrief zu verlangen und hierwegen Klage zu erheben. Dieses Recht des Empfängers erlischt jedoch, wenn — vor Zustellung der von ihm erhobenen Klage an die Eisenbahn — der Absender eine diesem Recht entgegenstehende Anweisung ertheilt hat. (Art. 26 in Verbindung mit Art. 16 Abs. 2.)

Es giebt hiernach einen Zeitraum, in welchem sowohl der Absender, als auch der Empfänger, zur Geltendmachung ihrer Rechte aus dem Frachtvertrag legitimirt sind. Dies ist die Zeit zwischen der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte und der Zustellung des Frachtbriefs an den Empfänger. Beide Rechte können aber nicht neben einander ausgeübt werden; die Ausübung des einen vernichtet vielmehr das andere. Welches derselben vorgeht, wird im Sinne der erwähnten Bestimmungen durch Prävention entschieden.

II. Der Art. 26 hat lediglich den Zweck, die Frage klar zu stellen, ob der Absender oder der Empfänger zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegen die Eisenbahn befugt ist.

1. Seine Bestimmungen beziehen sich auf jede Art der gerichtlichen Geltendmachung derartiger Ansprüche, sei es durch Klage, Einrede oder ein sonstiges Rechtsmittel. Indeß werden sie naturgemäß auch für außergerichtliche Ansprüche, sog. Reklamationen, maßgebend sein.[9a])

2. Im Uebrigen handelt es sich

a. nur um Ansprüche des Absenders oder des Empfängers gegen die Eisenbahn, welche aus dem internationalen Frachtvertrag entspringen, namentlich also nicht[10]) um Ansprüche wegen verweigerten oder verzögerten Abschlusses dieses Vertrages (Art. 5);

---

[9]) indeß vorbehaltlich gewisser Ausnahmen: s. unten, Nr. II. b.

[9a]) Vergl. auch unten § 45 Anm. 10.

[10]) Die Anführung einer größeren Anzahl von Fällen dieser Negative und der Streit um einzelne derselben — vergl. Schwab S. 233 ff., Eger bei Hirth Jahrg. 1892 S. 701 — bietet wenig praktisches Interesse. Uebrigens kann es

b. um alle derartigen Ansprüche, mögen sie sich auf Erfüllung oder auf Schadensersatz wegen unterlassener oder mangelhafter Erfüllung des Frachtvertrages beziehen: indeß mit gewissen aus der Natur der Sache fließenden Ausnahmen. So gehen namentlich die Rückforderungsansprüche des Absenders im Falle zu hoch berechneten Franko's — s. oben § 31 zu Art. 12 — da sie mit dem Verfügungsrecht in keinerlei Beziehung stehen, nach der Absicht des Uebereinkommens nicht auf den Empfänger über. Ebenso können die aus der Belastung des Gutes mit Nachnahme erwachsenden Ansprüche gegen die Eisenbahn, dem Zwecke dieser Einrichtung und den in dieser Hinsicht allein maßgebenden Bestimmungen des Art. 13 — vergl. oben § 32 — entsprechend, immer nur dem Absender zustehen.[11]) Das Gleiche wird in dem Falle anzunehmen sein, wenn der Empfänger aus irgend einem Grunde, z. B. in Folge eines bei der Annahme des Gutes oder des Frachtbriefes unterlaufenen Irrthums oder gespielten Betruges, in der Lage war, das Gut nachträglich zurückzuweisen.

§ 45.

B. Sammtverbindlichkeit der transportirenden Eisenbahnen, Passivlegitimation und Gerichtsstand (Art. 27. 28).

Die Fragen, inwiefern die am Transport betheiligten Eisenbahnen für dessen Ausführung haftbar sind (Sammtverbindlichkeit), ferner, gegen welche dieser Bahnen die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gerichtlich geltend gemacht werden können (Passiv-Legitimation), und bei welchem Gerichte dies zu geschehen hat (Gerichtsstand), sind auf Grund der Verhandlungen der Berner Konferenzen [1]) durch die Artt. 27 und 28 des Uebereinkommens wie folgt beantwortet:

---

nicht wohl zweifelhaft sein, daß auch die aus Art. 10 und Art. 36 herzuleitenden Ansprüche aus dem Frachtvertrag entspringen.

[11]) Vergl. oben § 32 IV. 4.

Wenn Eger — in Hirth's Annalen 1892 S. 703 — lehrt: „endlich findet Art. 26 auch Anwendung auf Nachnahmeforderungen (Art. 13)", so scheint er sich die Konsequenzen dieser Behauptung nicht klar gemacht zu haben. Mit der Möglichkeit einer derartigen Auslegung haben allerdings die Redaktoren des Uebereinkommens nicht gerechnet.

[1]) Schweizer. vorläufiger Entwurf Art. 16. Memorial hierzu Nr. VI. B. Entwurf der deutschen Kommissare Art. 16. Denkschrift hierzu Nr. V.

I. Bezüglich der Gesammthaftung der am Transport betheiligten Eisenbahn bestimmt Art. 27 Abs. 1 und 2:

„Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung."

„Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen."

Diese beiden Sätze, welche im innigsten Zusammenhange stehen, ergeben sich aus der Natur des direkten Frachtbriefes, welcher die Grundlage des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages bildet (Art. 1 Abs. 1). Der auf Grund eines direkten Frachtbriefes abgeschlossene Frachtvertrag bindet — in wesentlicher Uebereinstimmung mit den in den meisten der kontrahirenden Staaten herrschenden Rechtsanschauungen[2]) — sämmtliche am Transport betheiligte Verwaltungen, und zwar unter solidarischer Haftbarkeit:[3]) Die erste, weil sie den Transport nicht nur für ihr Netz, sondern auch für die folgenden Bahnen auszuführen versprochen hat (Art. 27 Abs. 1 in Verb. mit Artt. 5 und 8), die übrigen transportirenden

---

Prot. der I. Konferenz zu Artt. 16 u. 17 S. 32—34, 70.
„ „ II. „ „ „ 27 u. 28 S. 40, 41, 44, 110.
„ „ III. „ (unveränderte Fassung) S. 78, 79.

[2]) Zu vergleichen:
Deutsches und Oesterreich. H.G.B. Art. 401 in Verb. mit 280.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 403 in Verb. mit 268.
Franz. Cour de cassation vom 6. Mai 1872 und vom 6. Januar 1874 bei Sarrut, Nr. 797.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Artt. 5.
Schweiz. Transportgesetz von 1875 Art. 35 ff.
Codice di commercio (1882) Art. 388, 398, 411, früher Art. 78.

Bezüglich der italienischen Jurisprudenz vergleiche die Denkschrift der italienischen Regierung in den Annali del Industria 1881 S. 105.

[3]) Ueber dieses Rechtsverhältniß, welches auch als Korreal-Schuld bezeichnet wird, vergl. u. A.:
Preuß. Landrecht Th. I Tit. V §§ 424 ff.
Code civil, art. 1213 ff.
Windscheid, Pandekten Bd. II § 294.

Verwaltungen, weil sie mittelst Uebernahme des Gutes und des Frachtbriefes in den Vertrag eingetreten sind (Art. 27 Abs. 2).

Hiernach haftet jede der auf Grund des direkten Frachtbriefes mit dem Transport befaßten Bahnen für dessen ganze Ausführung, sowohl auf ihrer eigenen Strecke, als auf den übrigen, am Transporte betheiligten Eisenbahnen. Jede dieser Bahnen haftet dem Publikum gegenüber in gleicher Weise für ihre eigenen Handlungen, wie für diejenigen der übrigen betheiligten Bahnen. Keine derselben kann sich durch den Beweis, daß die Ursache des Schadens nicht ihr, sondern einer anderen der am Transport betheiligten Verwaltungen zur Last falle, frei machen.

Dieser Grundsatz gewinnt dadurch, daß gemäß Artt. 1 und 5 jede zum Geltungsbereiche des Uebereinkommens gehörige Bahn verpflichtet ist, die Beförderung bezw. Weiterbeförderung des Gutes auf direkten Frachtbrief zu übernehmen, eine außerordentliche Tragweite. Das Wesen der daraus erwachsenden gesetzlichen Transportgemeinschaft ist bereits an anderem Orte des Näheren erörtert worden.[4])

Die sich hieraus ergebende materielle Verpflichtung aller Mitglieder dieser Gemeinschaft dem Publikum gegenüber ist aber wohl zu unterscheiden von der — nachstehend unter II. zu erörternden — prozessualischen Frage, gegen welche der am Transport betheiligten Bahnen der Anspruch aus dem internationalen Frachtvertrage gerichtlich geltend gemacht werden kann.

II. Bezüglich der Passiv-Legitimation, d. h. der Verpflichtung, sich auf die gerichtliche Verfolgung des Anspruches einzulassen, handelt es sich um folgende Fragen:

1. Gegen welche der am Transport betheiligten Eisenbahnen kann die Klage aus dem Eisenbahnfrachtvertrage erhoben werden?

Hierauf antwortet Art. 27 Abs. 3 und 5:

„Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Be-

[4]) Hierüber, sowie wegen der Garantien, welche die sich aus dieser gegenseitigen Haftung möglicherweise ergebenden Nachtheile abzuwenden geeignet sind, vergl. oben, § 18 I. (zu Art. 5).

triebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu."

„Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage."

Insofern die Passiv-Legitimation der natürliche Ausfluß der Haftbarkeit ist, müßte — in Anwendung der unter Nr. I entwickelten Grundsätze — jede der am Transport betheiligten Bahnen nach Wahl des Klägers belangt werden können. Diese Wahl ist jedoch — aus Zweckmäßigkeitsrücksichten[5]) und unbeschadet des Rückgriffes der Bahnen untereinander[6]) — auf die drei genannten Bahnen beschränkt.[7])

In der Regel wird der Absender, wenn er Kläger ist, die Versandtbahn, der Empfänger die Empfangsbahn belangen; doch sind sie in dieser Richtung nicht beschränkt.[8]) Die im Frachtbrief bezeichnete Empfangsbahn kann im Uebrigen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn sie thatsächlich letzte Transportantin war.[9]) Die Erhebung der Klage beziehungsweise der Reklamation[10]) bei der Bahn, wo der Schaden sich ereignet hat, kann in vielen Fällen zur Abkürzung des Verfahrens beitragen.[11])

---

[5]) So auch die Denkschrift des italienischen Ackerbau-, Industrie- und Handelsministeriums in den Annali del Industria 1881 S. 107.

[6]) Hierwegen s. unten, §§ 64 ff. (zu Art. 47 ff.)

[7]) Wegen ähnlicher Bestimmungen vergl.:

Deutsches und österreichisches H.G.B. Art. 429.

Ungarisches H.G.B. Art. 431.

Deutsche Verkehrs-Ordnung / Oesterr. u. ungar. Betr.Regl. } bisher § 62, jetzt § 74 Abs. 3 u. 4.

Vereins-Reglement: bisher § 62, jetzt § 65.

Codice di Commercio (1882) Art. 411.

Niederländ. Betriebs-Reglement § 61.

Schweizerisches Transport-Reglement § 114.

Auch die französische Gerichtspraxis statuirt derartige Beschränkungen, s. Sarrut Nr. 785, 795.

[8]) Ein auf eine derartige Beschränkung gerichteter Antrag fand keine Zustimmung: Prot. der I. Konf., S. 32/33 zu Art. 16.

[9]) Ein Antrag auf eine Redaktionsänderung im entgegenstehenden Sinne ist nicht zur Annahme gelangt: Prot. der II. Konf., S. 40. 110.

[10]) Es versteht sich, daß die Reklamation, d. h. der außergerichtliche Anspruch bei denselben Bahnen zu erheben ist, wie die Klage: Prot. der I. Konf. S. 33. Vergl. auch oben § 44 II. 1.

[11]) Zur Begründung gehört in diesem Falle allerdings der Nachweis, daß der Schaden sich auf der in Anspruch genommenen Bahn ereignet hat. Es ist

In welchem Momente die Klage als erhoben und damit das Wahlrecht des Klägers als erloschen zu betrachten ist, richtet sich nach den Gesetzen des Prozeßgerichtes (Art. 55).[12])

Nach Eintritt dieses Momentes würde jeder weiteren Klage die Einrede der Litispendenz, d. h. des bereits anhängigen Prozesses, auf Grund des Art. 27 Abs. 5 entgegenstehen, gleichviel, in welchem der Konventionsstaaten die erste Klage anhängig wurde.[13])

2. Wie verhält es sich, wenn der Anspruch im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden soll? In dieser Beziehung bestimmt Art. 28:

„Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalem Frachtvertrage auch gegen andere als im Art. 27 Abs. 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet."

Diese Bestimmung erschien in der Billigkeit begründet.[14]) Sie möchte indeß nur selten praktische Anwendung finden, da die Klage gegen den Absender oder Empfänger nicht leicht von einer anderen Bahn, als von der ersten oder der letzten erhoben wird.

III. Bezüglich des Gerichtsstandes bestimmt Art. 27 Abs. 4:

„Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist."

Der Zweck dieser Bestimmung ist, zu verhüten, daß die beklagte

---

indeß kaum zu besorgen, daß hierdurch Weiterungen entstehen, weil der Berechtigte sich an jene Bahn nur dann zu wenden geneigt sein wird, wenn die betreffende Thatsache zweifellos ist; der Vorschlag, die Klage nur gegen die erste und die letzte Bahn zu gestatten, wurde verworfen, s. Prot. der I Konf. S. 33 zu Art. 16.

[12]) Es fehlt hier an einer Bestimmung, wie sie im Art. 15 Abs. 4 gegeben ist, nach welcher die Zustellung der Klage als maßgebend betrachtet wird. Vergl. auch Art. 46 Abs. 3.

[13]) Ob diese Einrede auch auf Grund eines im Auslande anhängigen Prozesses geltend gemacht werden kann, war bisher im internationalen Rechte bestritten. Sie wird u. A. bejaht von Bar, Theorie und Praxis des internat. Privatrechts II. S. 546 ff. und von Foelix, traité du droit international (ed. Demangeat) Nr. 181, 182. Vergl. auch unten § 75 zu Art. 56 Abs. 1.

[14]) Vergl. den Kommissionsbericht in den Prot. der II. Konf. S. 111 zu Art. 28. Die gegenwärtige, dem Sinne nach unveränderte Fassung rührt von der III. Konf. her: Prot. S. 50 zu Art. 28.

Eisenbahn ihrem natürlichem Richter entzogen wird. Dies würde unter Umständen der Fall sein, wenn die Bestimmung des Gerichtsstandes lediglich den Landesgesetzen überlassen würde.[15]) Man ist indeß nicht, wie der Entwurf von 1878, soweit gegangen, das Gericht des wirklichen oder erwählten Domizils für das allein zuständige zu erklären und damit alle besondern Gerichtsstände auszuschließen.[16]) Vielmehr richtet sich die Zuständigkeit im allgemeinen nach den Gesetzen des Landes, wo die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, und sind nur solche besondern Gerichtsstände ausgeschlossen, welche die Erhebung der Klage in einem andern Staate gestatten würden.

Hiernach ist namentlich die Frage, an welchem Orte eine Bahn ihren Wohnsitz hat, der Entscheidung der Landesgesetze überlassen. Ferner kann eine Bahn auch am Orte des Vertragsabschlusses belangt werden, wenn dies nach den Gesetzen des Wohnsitzes der Bahn zulässig ist, vorausgesetzt immer, daß dieser Ort nicht in einem andern Staate liegt, als der Wohnsitz der zu belangenden Eisenbahn.

§ 46.

C. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute &c. (Art. 29).

Es liegt im Wesen des Frachtvertrages, daß der Frachtführer, welcher die Ausführung des Transportes unter eigener Haftbarkeit übernimmt, auch für die Handlungen derjenigen Personen einzustehen hat, deren er sich hierzu bedient. Nachdem dieser Grundsatz in den Rechten der vertragschließenden Staaten[1]) gleichmäßig zum Ausdruck

---

[15]) Namentlich bestimmt der Art. 14 des Code civil: „Ein Fremder kann, wenn er auch nicht in Frankreich wohnt, vor die französischen Gerichte geladen werden zur Erfüllung seiner in Frankreich oder im Auslande mit einem Franzosen eingegangenen Verbindlichkeiten." Die Anwendung derartiger Bestimmungen auf Prozesse, welche aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage entstehen, würde dem Geiste des Uebereinkommens widersprechen, welches auf vollständiger Gleichberechtigung der Angehörigen der kontrahirenden Staaten beruht; sie würden auch mit dem Prinzip der internationalen Urtheilsvollziehung nach Art. 56 nicht vereinbar sein: Prot. der II. Konf. S. 41 und Kommissionsbericht S. 110.

[16]) Für Rückgriffsklagen ist dies im Art. 53 geschehen. Vergl. unten § 72.

[1]) Vergl. namentlich:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 400.

Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 402.

Deutsches und österreichisch-ungarisches Betriebs-Reglement: bisher § 63, jetzt § 9.

Vereins-Reglement: bisher § 63, jetzt §§ 9, 64.

gelangt ist, hat er naturgemäß auch im Internationalen Uebereinkommen Aufnahme gefunden, indem dieses im Art. 29 bestimmt:

„Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.“

So einfach und selbstverständlich dieser Satz zu sein scheint, welcher sich genau an den Wortlaut des Art. 400 des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches anschließt und bei den Verhandlungen[2]) ohne Diskussion angenommen wurde, so bedarf er doch nach verschiedenen Richtungen der Erläuterung.

I. Welches sind die Personen, für deren Handlungen die Eisenbahn einzustehen hat?

1. Die Eisenbahn haftet im Sinne obiger Bestimmung für alle Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient, mögen dies eigentliche Beamte (agents attachés à son service) oder andere zur Dienstleistung beim Transportgeschäft berufene Personen sein. Beide Kategorien sind bezüglich der Haftung der Eisenbahn für ihre Handlungen absolut gleichgestellt. Wir werden dieselben im Laufe dieser Darstellung — einem verbreiteten Sprachgebrauch entsprechend — mit dem Ausdruck „Bedienstete“ zusammenfassen. Ob zu diesen Bediensteten im weiteren Sinne insbesondere auch solche Rollfuhr-Unternehmer zu rechnen sind, welchen die Eisenbahn das Verbringen der angenommenen Güter nach der Wohnung der Empfänger übertragen hat, richtet sich gemäß Art. 19 nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen.

Code civil Art. 1384 in Verb. mit Code de commerce Artt. 103, 104.
Codice di commercio (1882) Art. 398.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 62.
Schweizerisches Transportgesetz Art. 3 Abs. 2.
Schweizerisches Transport-Reglement § 118.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 5.

[2]) Zu vergleichen:
Entwurf der deutschen Kommissarien Art. 17a.
Denkschrift dazu.
Protokolle der I. Konf. S. 34, 71 zu Art. 17a.
„ „ II. „ S. 48, 111 zu Art. 29.
„ „ III. „ (unveränderte Fassung) S. 79.

[3]) Vergl. § 68 Abs. 3 der deutschen Verkehrs-Ordnung und des neuen österreichischen und ungarischen Betriebs-Reglements. Vereins-Reglement § 57 Zusatz 3.

Die Eisenbahnverwaltung — befinde sie sich in den Händen des Staats oder einer Privatgesellschaft — kann den übernommenen Transport nur ausführen durch Vermittelung ihrer Organe; und indem diese für die Verwaltung handeln, handelt sie selbst. Es ist für die Frage der Haftung an sich gleichgültig, welche Funktion das einzelne Organ ausübt, wenn diese Funktion nur mit dem von der Eisenbahn betriebenen Transportgewerbe überhaupt und mit dem speziellen Transport, um dessen Ausführung es sich handelt, in irgend einem Zusammenhang steht. In diesem Sinne sind die Worte: „welcher sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient" zu verstehen.

Die Bestimmung des Art. 29 bezieht sich hiernach nicht auf solche Personen, welche zwar im Dienste der Verwaltung stehen, aber nicht in der Eigenschaft der letztern als Eisenbahnverwaltung, sondern bei einem Neben-Gewerbe, z. B. bei dem Betrieb eines Bergwerks, einer Fabrik u. dergl. Es würde dagegen nicht in den Intentionen des Uebereinkommens liegen, wenn man[4]) gewisse Kategorien von Eisenbahnbediensteten als solche von der Haftung ausnehmen wollte. Das entscheidende Merkmal für Beantwortung der Frage, unter welchen Umständen die Eisenbahn für die Handlungen ihres Bediensteten haftet, liegt vielmehr darin, daß die betreffende Person kraft ihrer dienstlichen Stellung Gelegenheit hatte, auf den Transport, für welchen die Eisenbahn zu haften hat, einzuwirken.[5]) Dies ist ohne Zweifel der Fall bei denjenigen Bediensteten, welche mit dem Transport unmittelbar Befassung haben, wie namentlich der Expeditionsbeamte, welcher die Sendung übernimmt, der Arbeiter, welcher sie verwiegt und in den Wagen bringt, der Schaffner, welcher das Gut begleitet 2c. Die Einwirkung kann aber auch von solchen Bediensteten ausgehen, welche nicht direkt mit dem Gute Befassung haben, z. B. vom Lokomotivführer, dem Bremser, dem Bahn-

[4]) wie dies einige Ausleger des deutschen Rechts thun: s. Ruckdeschel, Kommentar S. 171 Nr. 1, Eger, Deutsches Frachtrecht, I. S. 428.

[5]) Vergl. v. Hahn's Kommentar zum D. H.G.B. 2. Aufl. Bd. II S. 626/627. Urtheil des Reichsgerichts vom 30. September 1882 (Eisenbahnrechtl. Entscheid. S. 354 ff.) Wenn Eger in seinem Frachtrecht S. 431 dieses Urtheil unklar und widerspruchsvoll findet, so liegt die Schuld hieran nur an Eger's eigener Anschauungsweise, wonach die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute sich auf die von den letzteren innerhalb ihrer Geschäftssphäre vorgenommenen Handlungen beschränken soll (S. 432 unten), was der Absicht dieser Bestimmung keineswegs entspricht.

wärter, durch dessen Verschulden der Zug entgleist und das Gut beschädigt ist. Das obige Kriterium trifft z. B. auch zu bei dem Generaldirektor, welcher Anordnungen erlassen hat, wodurch der Transport verspätet wurde, bei dem Decopisten oder Sekretär, durch dessen Versehen gewisse andere Anordnungen nicht oder mangelhaft zum Vollzuge gelangt sind u. dergl. mehr. Auch für den Arbeiter eines Magazins, welcher mit dem betreffenden Transport keine Befassung hat, wird die Eisenbahn als ihren Bediensteten einzutreten haben, wenn ihm durch seine im Eisenbahndienst gewonnene Lokalkenntniß ermöglicht wurde, die Beraubung der Sendung vorzunehmen.

2. Es ist — dem Absender oder dem Empfänger gegenüber[6]) — gleichgiltig, ob die unter Nr. 1 erwähnten Personen der in Anspruch genommenen Verwaltung selbst angehören, oder einer der übrigen am Transporte betheiligten Eisenbahnen. Vermöge der zwischen diesen Bahnen bestehenden Transportgemeinschaft (Artt. 5, 27)[7]) haftet jede derselben auf Grund des Art. 27 auch für die übrigen, somit gemäß Art. 29 auch für deren Bedienstete.

II. Inhalt und Umfang der Haftung der Eisenbahn für ihre Bediensteten.

1. Es ergiebt sich bereits aus dem unter Nr. I Erörterten, daß die Haftung, so weit sie stattfindet, eine prinzipale ist, gerade wie wenn die Eisenbahn, welche ja nur durch ihre Organe handeln kann, selbst gehandelt hätte. Die Eisenbahn ist nicht etwa blos Bürge für ihre Bediensteten. Diese handeln beim Abschluß und beim Vollzug des Frachtvertrags nicht im eigenen Namen, sondern im Auftrag ihres Geschäftsherrn und verpflichten diesen direkt und in erster Reihe. Dies ist aber auch der Fall bezüglich ihrer auftragswidrigen Handlungen, sofern sie bei Ausführung des betreffenden

---

[6]) Anders ist es natürlich im Verhältniß unter den betheiligten Bahnen: s. unten, Nr. III.

[7]) Vergl. die §§ 18 und 45. A.M. ist Gasca (il codice ferroviario III. S. 221), welcher mit Unrecht den Kollektiv-Ausdruck „die Eisenbahn", wie er auch in den Artt. 30 ff. öfters gebraucht ist, dahin auslegt, als hafte jede einzelne Eisenbahn nur für ihre eigenen Leute, wenigstens soweit ein Delikt oder Arglist derselben in Frage komme. Auch die letztere Unterscheidung ist in diesem Falle ohne Erheblichkeit, da sie im Uebereinkommen (Art. 41 in Verb. mit Artt. 27 und 29) nicht gemacht wird. Vergl. unten, Nr. 3.

Transportes vorgenommen sind. Auch für diese hat der Geschäftsherr, die Eisenbahn, voll und ganz einzustehen.[8])

2. Die Haftung erstreckt sich nur auf Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag.

a. Schädigungen Dritter durch Bedienstete der Eisenbahn außerhalb des Frachtverhältnisses werden durch die Bestimmung des Art. 29 nicht getroffen. Eine derartige Festsetzung würde ganz außerhalb des Rahmens des Uebereinkommens liegen.

b. Die durch das Uebereinkommen geregelte Haftpflicht der Eisenbahn erstreckt sich nicht auf solche Handlungen ihrer Leute &c., welche vor oder nach Abschluß des Frachtvertrages vorgenommen wurden, also vor Annahme des Gutes zur Beförderung, oder nach dessen Ablieferung an den Adressaten. — Die Eisenbahn hat namentlich auch eine unrichtige Ertheilung von Auskunft über die Höhe der Fracht nicht zu vertreten.[9])

3. Die Haftung umfaßt, gemäß Artt. 30 und 39, Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung. Die daselbst der Eisenbahn nachgelassene Einrede der höhern Gewalt kann, wenn der Schaden durch einen Bediensteten der Bahn, im Sinne der Nr. I dieses Paragraphen, veranlaßt wurde, nur dann vorgeschützt werden, wenn die Handlung, auch sofern sie vom Frachtführer selbst vorgenommen wäre, als durch höhere Gewalt geboten erscheinen würde.[10]) Ist aber der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Bedientesten der Eisenbahn herbeigeführt worden, so wird dadurch nur eine noch strengere Haftung der Verwaltung begründet. Vergl. Artt. 41, 44[1], 45 Abs. 1.[11])

III. Der Art. 29 bezieht sich zunächst auf das Verhältniß zwischen dem Absender oder dem Empfänger und der Eisenbahn. Er ist aber — im Sinne der Bestimmungen der Artt. 47 ff. — auch auf das Verhältniß der Bahnen unter einander anwendbar. Das Verschulden der Eisenbahn, welches gemäß Art. 47, Nr. 1 und 2, die Grundlage des Rückgriffs bildet, wird der Natur der Um-

[8]) Die Frage des Rückgriffs der Eisenbahnen ihren Bediensteten gegenüber ist nicht Gegenstand des Uebereinkommens. Ihre Entscheidung richtet sich nach den betreffenden Landesgesetzen. Ebenso die weitere Frage, inwiefern dem Beschädigten aus der unrechten That des Eisenbahnbediensteten diesem gegenüber ein direkter Anspruch zusteht.

[9]) Vergl. auch § 31 Nr. II (zu Art. 12 Abs. 4).

[10]) Vergl. § 47 (zu Art. 30 Abs. 1).

[11]) s. unten §§ 59, 62, 63, und oben Anm. 7.

stände nach regelmäßig in einem Verschulden der Bediensteten der betreffenden Bahn bestehen. Während es aber dem Absender oder dem Empfänger gegenüber gleichgültig ist, welcher der am Transport betheiligten Eisenbahnen der schuldige Bedienstete angehört, ist diese Thatsache im Rückgriffsverfahren gerade die maßgebende.[12])

In wenig gelungener Weise bestimmt Art. 2 des neuen Vereins-Uebereinkommens, daß die Vereins-Verwaltungen — wie bisher — den Grundsatz der Haftung der Eisenbahn für ihre Bediensteten auch in Beziehung auf die Verhältnisse unter sich, „und zwar, wie dieser Grundsatz in jedem einzelnen Streitfalle nach den betreffenden Landesgesetzen angewendet wird", als maßgebend anerkennen. Diese Abmachung ist zwar vom Standpunkt des Internationalen Uebereinkommens (Artt. 4 und 54) nicht anfechtbar. Sie läßt aber die Frage, welches das „betreffende" Landesgesetz ist, unentschieden.[13]) Uebrigens werden landesgesetzliche Bestimmungen über Anwendung des Grundsatzes der Haftbarkeit der Eisenbahn für ihre Leute wohl überhaupt nicht in Frage kommen können, da die reichsgesetzliche Bestimmung des Art. 400 des H.G.B. der Modifikation durch Landesgesetze nicht unterliegt.

D. Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung, Beschädigung und Verspätung des Gutes.

I. Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung.

1. Voraussetzungen der Haftung.

§ 47.

a. Grundsatz für die Haftung (Art. 30).

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes zu haften habe, ist in den Rechten der einzelnen Staaten, wie sie sich aus dem römischen Recht, den Handelsgewohnheiten und partikularen Bestimmungen herausgebildet haben, im Wesentlichen übereinstimmend beantwortet. Schon im Code de commerce ist eine strenge, nur im Falle höherer Gewalt ausgeschlossene Haftung für das zur Be-

---

[12]) Vergl. oben Anm. 6.

[13]) Wenn Rudbeschel S. 172 und Eger, Frachtrecht I. S. 448, ohne weiteres annehmen, daß die „betreffende" Verwaltung die verklagte sei, so dürfte dies keineswegs außer Zweifel stehen.

förderung übernommene Gut nach dem Vorgange des römischen Schiff-Aufnahmevertrages (receptum nautarum) vorgesehen. Nachdem auch das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch die gleichen Grundsätze — vorbehaltlich gewisser, den Eigenthümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes Rechnung tragenden Modifikationen — angenommen hatte, war bezüglich dieser Haftung thatsächlich ein wenigstens in den wesentlichsten Grundanschauungen übereinstimmendes Recht für den Eisenbahnfrachtverkehr für den größten Theil Europas geschaffen.

Im Anschluß an diese, in den einzelnen vertragschließenden Staaten[1]) im Wesentlichen gleichmäßig geltenden Grundsätze, welche auch bei den Verhandlungen[2]) allgemeine Zustimmung gefunden haben, ist durch Art. 30 Abs. 1 des Uebereinkommens folgendes festgesetzt:

„Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein

---

[1]) Vergleiche:
Code de Commerce art. 103.
Allg. deutsches Handelsgesetzbuch Art. 395 Abs. 1.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 398.
Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 64 Abs. 1.
Neues deutsches und österreichisch-ungarisches Betriebs-Reglement § 75 Abs. 1.
Codice di commercio von 1865 Art. 82 und von 1882 Art. 400.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Artt. 3. 4. 34. 36.
Niederländisches Handelsgesetzbuch Art. 91.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 63 Abs. 1.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 102.
Schweizerisches Transportgesetz Art. 24. 30. 53.
Schweizerisches Betriebs-Reglement § 119 Abs. 1.

[2]) Vergleiche:
Schweizerischer vorläufiger Entwurf Art. 18.
Schweizerisches Memorial, Nr. IX.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 18.
Denkschrift hierzu, Nr. VII.
Prot. der I. Konf. S. 34. 71 (zu Art. 18).
„ „ II. „ S. 45. 111 (zu Art. 30). S. 35/36 (zu Art. 19).
Entwurf der III. Konf. (Art. 30) S. 79.

Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist."

Hieraus ergeben sich folgende Einzelheiten:

I. Die Eisenbahn haftet im Allgemeinen für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes während der Dauer des Frachtvertrages.

1. Der Art. 30 handelt nur von Verlust, Minderung und Beschädigung, während die Fälle von Verspätung besonders behandelt sind. Was unter diesen Ausdrücken zu verstehen, ergiebt sich aus einem übereinstimmenden Sprachgebrauch:

a. Der vollständige Verlust (perte totale) umfaßt alle Fälle, welche es der Eisenbahn endgültig unmöglich machen, das Gut abzuliefern, also außer der Vernichtung oder gänzlichen Entwerthung auch die Fälle, in welchen der Verbleib des Gutes unbekannt ist und die Nachforschungen ohne Erfolg geblieben sind. Für letztere ist der Eisenbahn in Art. 33 eine Frist von 30 Tagen nach Ablauf der Lieferzeit bewilligt.[3])

b. Minderung oder theilweiser Verlust (perte partielle) ist stets dann vorhanden, wenn das Gut an Substanz verloren hat, der verbleibende Theil aber seinen Werth im Verhältniß zum Ganzen behält. Jedoch kann auch mit dem Substanzverlust eine Verschlechterung des zurückgebliebenen Theiles verbunden sein,[4]) in welchem Falle bei theilbaren Gegenständen für den fehlenden Theil die Grundsätze der Verminderung, für den Rest diejenigen der Beschädigung, bei untheilbaren Sachen aber lediglich die Grundsätze der Beschädigung Platz greifen. — Wenn von mehreren im Frachtbrief einzeln aufgeführten Stücken eines fehlt, so ist dies ein vollständiger Verlust des betr. Stückes, obschon er sich nur auf einen Theil der Kollektivsendung bezieht.

c. Eine Beschädigung ist stets dann vorhanden, wenn

---

[3]) Vergl. unten, § 50.

[4]) z. B. ein Faß Wein ist halb ausgelaufen und der Rest hat dadurch an Qualität verloren.

der Werth des Gutes ohne Substanzverlust verringert ist[5]) oder wenn der eingetretene Substanzverlust den Werth des Gutes auch abgesehen von dem Fehlen eines Theiles desselben vermindert hat.[6])

Der Unterschied der unter b und c erörterten Begriffe ist hauptsächlich deshalb von Wichtigkeit, weil zwar die Voraussetzungen der Haftbarkeit der Eisenbahn bei beiden die gleichen sind (Art. 30), für die Höhe des Schadensersatzes aber im Falle des Verlustes und der Minderung nicht ganz die gleichen Grundsätze zur Anwendung kommen, wie im Falle der Beschädigung (Artt. 34 ff. vergl. mit Art. 37).[7])

2. Der Verlust, die Minderung oder die Beschädigung muß, um die Haftung der Eisenbahn zu begründen, entstanden sein in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung (d. h. vom Abschluß des Frachtvertrages an)[8]) bis zur Ablieferung des Gutes (d. h. bis zur Erfüllung des Frachtvertrages)[9]) — m. a. W. in der Zeit, während welcher die Eisenbahn das Gut als Frachtführer inne hatte.

Die Haftung ist somit ausgeschlossen:

a. für Schäden, welche vor Annahme des Gutes zur Beförderung entstanden sind.

Die Haftung auf Grund des Art. 30 erstreckt sich namentlich nicht auf dasjenige Gut, welches der Eisenbahn zwar übergeben, von derselben jedoch nicht zum Transport angenommen, sondern nur in vorläufige Verwahrung genommen ist. Bezüglich dieses Rechtsverhältnisses ist nicht das Uebereinkommen, sondern das am Versandtort geltende Recht maßgebend.[10])

Den Beweis der Thatsache, daß der Schaden nach Annahme des Gutes zur Beförderung entstanden ist, hat nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen in der Regel derjenige zu führen, welcher sich zur Begründung seines Anspruches auf diese Thatsache beruft, somit der Absender oder Empfänger, welcher den Anspruch geltend macht. Dieser Beweis wird geführt:

---

[5]) z. B. durch Zerbrechen, Verbiegen, Naßwerden, sofern dadurch keine vollständige Entwerthung des Gutes bewirkt ist.

[6]) s. das Beispiel in Anm. 3.

[7]) s. unten, §§ 52 und 55.

[8]) s. § 24 (zu Art. 8 Abs. 1).

[9]) s. § 36 (zu Art. 16 Abs. 1).

[10]) s. § 18 (zu Art. 5 Abs. 2).

α. im Falle des gänzlichen Verlustes durch Berufung auf den von der Eisenbahn zum Zeichen der Annahme des Gutes abgestempelten Frachtbrief [11]) in Verbindung mit der Thatsache, daß die Eisenbahn außer Stande ist, das Gut abzuliefern. In Ermangelung des Originalfrachtbriefes kann sich der Berechtigte auf das dem Absender seitens der Eisenbahn als Empfangsbescheinigung überlassene abgestempelte Duplikat berufen. Eventuell kann dieser Beweis auch durch Berufung auf die Bücher der Eisenbahn, auf Zeugen oder durch sonstige Beweismittel geführt werden. Der Eisenbahn bleibt der Gegenbeweis, daß sie das Gut nicht erhalten oder nachträglich zurückgegeben habe, [12]) vorbehalten. Die Thatsache des Verlustes selbst ergiebt sich in der Regel aus dem von der Eisenbahn aufzunehmenden bezüglichen Protokoll (Art. 25 Abs. 2). Sofern aber das Transportobjekt nicht vernichtet oder entwerthet, sondern nur unauffindbar ist, kann der Berechtigte das Gut erst dann als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert. [13])

β. Im Falle theilweisen Verlustes (s. oben 1 b) wird der Beweis, daß er sich während des Eisenbahntransportes ereignet hat, in der Regel gleichfalls durch Berufung auf den Frachtbrief in Verbindung mit dem von der Eisenbahn aufgenommenen Thatbestandsprotokoll (Art. 25) zu führen sein. Die Minderung wird sich stets als Mangel an Gewicht oder Stückzahl darstellen. Auch in dieser Hinsicht macht der mit dem Annahmestempel der Eisenbahn versehene Frachtbrief in der Regel Beweis gegen die Eisenbahn (Art. 8 Abs. 3). Sofern dies ausnahmsweise nicht zutrifft, wie im Falle des Art. 8 Abs. 4 (vergl. mit Art. 7 Abs. 3), wird der Absender beziehungsweise Empfänger jenen Beweis anderweitig zu führen haben. [14])

γ. Bei Beschädigungen wird es darauf ankommen, ob dieselben bei Aufgabe des Gutes äußerlich erkennbar waren oder nicht. Im ersteren Falle, namentlich wenn es sich um Mängel der Verpackung handelt, [15]) beweist die unbeanstandete beziehungsweise ohne Revers erfolgte Annahme des Frachtbriefes, daß das Gut sich

---

[11]) s. § 24 (zu Art. 8).
[12]) Vergl. Art. 15.
[13]) s. § 50 (zu Art. 33).
[14]) s. § 24 (zu Art. 8 Abs. 4).
[15]) Vergl. § 25 (zu Art. 9).

beim Abschluß des Frachtvertrages in äußerlich gutem Zustande befand, somit die durch das Defektprotokoll konstatirte Beschädigung während des Bahntransportes entstanden ist. Waren dagegen die Mängel des Gutes oder der Verpackung bei der Aufgabe äußerlich nicht erkennbar, so hat der Kläger darzuthun, daß die konstatirten Mängel während des Bahntransportes entstanden sind. Dieser Beweis wird in der Regel durch Berufung auf die von der Eisenbahn zu führende Untersuchung erbracht werden können.[16])

Die Haftung der Eisenbahn ist ferner ausgeschlossen:

b. bei Schäden, welche erst nach der Ablieferung des Gutes entstanden sind.

α. Was unter Ablieferung des Gutes zu verstehen ist und wie sie zu erfolgen hat, ist bereits oben im § 36 unter Nr. 1 (zu Art. 16) erörtert. Insbesondere ist daselbst, sowie auch im § 38 (zu Art. 19) der Bestimmung im Art. 30 Abs. 2 gedacht, welche lautet:

„Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung."

β. Für die Haftung der Eisenbahn ist nur erforderlich, daß der Schaden während des Bahntransportes, also vor der Ablieferung entstanden ist. Die Feststellung des Schadens kann auch noch nach Ablieferung des Gutes erfolgen. Unter welchen Umständen sie aber bewirkt werden muß, um das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes zu verhüten, wird unten im § 62 (zu Art. 44 Nr. 4) gezeigt werden.

II. Die Eisenbahn haftet, ohne daß der Absender oder Empfänger einen weiteren Beweis zu erbringen hätte, als den unter Nr. I erörterten, nämlich der Entstehung des Schadens aus einer jener Ursachen zu der angegebenen Zeit. Der Berechtigte ist[17]) namentlich nicht gehalten, irgend ein Verschulden

[16]) Vergl. § 43 (zu Art. 25) und § 62 (zu Art. 44 Nr. 3).

[17]) vorbehaltlich der weiter unten zu erörternden Ausnahmefälle, namentlich derjenigen, in welchen eine Präsumtion zu Gunsten der Eisenbahn eintritt: Artt. 31 u. 32. Dieser Vorbehalt ist zur Vermeidung von Mißverständnissen

der Eisenbahn nachzuweisen. Aber die Eisenbahn kann sich durch den Gegenbeweis frei machen, daß der Schaden durch eine der nachstehenden Ursachen herbeigeführt wurde:

1. Ein Verschulden des Verfügungsberechtigten.

a. Verfügungsberechtigt ist vor dem gemäß Art. 15 und 16 entscheidenden Momente[18]) der Absender, nach Eintritt dieses Momentes der Empfänger. Nach Art. 15 Abs. 2 steht indeß das Verfügungsrecht dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorzuweisen vermag, und ist die Eisenbahn, wenn sie die Anweisungen des Absenders ohne diese Vorweisung befolgt, dem Empfänger haftbar. Hieraus ergiebt sich, daß die Eisenbahn ein Verschulden des Absenders, sofern es in einer nachträglichen Anweisung desselben liegt, dem Empfänger gegenüber nur geltend machen kann, wenn sie die Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikats verlangt hat.[19])

b. Im Uebrigen ist es gleichgültig, welchen der Verfügungsberechtigten (Absender oder Empfänger) das Verschulden trifft und von welcher Beschaffenheit dieses Verschulden ist. Es genügt, mit dem unter c zu erörternden Vorbehalt, selbst das leichteste Verschulden.[20])

c. Das Verschulden des Verfügungsberechtigten muß die Ursache des Schadens sein, es braucht aber nicht die alleinige Ursache zu sein, um einen Entschuldigungsgrund für die Eisenbahn abzugeben. Trifft mit dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ein solches der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten (Art. 29) zusammen, so wird nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen für die Frage, wer zu haften hat, einerseits die Größe des Verschuldens, andererseits der Grad der Einwirkung der betreffenden Handlung auf Herbeiführung des Schadens maßgebend sein. — Bei gleichem Verschulden ist der Entlastungsbeweis der

---

schon in den Eingangsworten des Art. 30: „nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen" angedeutet.

[18]) d. h. bevor nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von demselben auf die Uebergabe des Frachtbriefes und die Herausgabe des Gutes erhobene Klage gegen die Eisenbahn dieser zugestellt worden ist: s. oben § 32 II.[4] und § 36[2].

[19]) In diesem Sinne wird die Erklärung eines der deutschen Delegirten im Prot. der II. Konf. S. 111 (zu Art. 30) zu verstehen sein.

[20]) Das Gesetz macht, indem es sich des Ausdrucks „ein Verschulden" bedient, keinen Unterschied.

Bahn als mißlungen zu betrachten. Dies gilt namentlich in dem Falle, wenn die Eisenbahn versäumt hat, äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung zu rügen und in der durch Artt. 9 und 31 Nr. 2 vorgeschriebenen Weise anerkennen zu lassen.

Ist dagegen der Schaden durch einen mittelst Reverses bescheinigten offenen oder durch einen äußerlich nicht erkennbaren Mangel der Verpackung entstanden, so liegt hierin ein Fall des Verschuldens des Absenders, wodurch die Eisenbahn von der Haftbarkeit befreit wird: Art. 30 Abs. 1 Nr. 2.[21]) Ein Fall des Verschuldens des Empfängers ist namentlich der ungerechtfertigte Verzug in der Abnahme der Sendung.[22])

2. Eine Anweisung des Verfügungsberechtigten. Die Eisenbahn wird indeß durch eine derartige Anweisung nur befreit, wenn diese einerseits Ursache des Schadens, andererseits nicht von der Eisenbahn selbst verschuldet ist.

a. Bezüglich der Frage, wer als Verfügungsberechtigter zu betrachten sei, gilt das oben unter Nr. 1a Bemerkte. Hiernach kann die Eisenbahn eine nachträgliche Anweisung des Absenders dem Empfänger gegenüber nur dann geltend machen, wenn sie rechtzeitig und unter Vorweisung des Frachtbrief-Duplikats ertheilt wurde.

b. Es genügt, daß die Anweisung den Schaden verursacht hat. Es ist nicht erforderlich, daß sie die alleinige Ursache des Schadens war und ebensowenig, daß dabei ein Verschulden des Anweisenden unterlaufen ist. Nur darf die Eisenbahn nicht selbst durch ein Verschulden die Anweisung nöthig gemacht haben. Und ebensowenig kann sie sich auf eine Anweisung des Berechtigten als Ursache des Schadens berufen, wenn zu dessen Herbeiführung ihr Verschulden nach Ertheilung der Anweisung mitgewirkt hat. Bezüglich konkurrirenden Verschuldens beider Theile gilt das unter 1c Bemerkte.

3. Die natürliche Beschaffenheit des Gutes. Diese Beschaffenheit befreit, wenn sie die Ursache des Schadens ist, die Eisenbahn von der Haftung.

a. Der so herbeigeführte Schade äußert sich namentlich als innerer Verderb (z. B. Sauerwerden des Weines, Gerinnen der Milch, Schimmeln feuchter Waaren 2c.), Schwinden (d. h. Substanzverlust ohne äußere Einwirkung, namentlich durch Eintrocknen (vergl. Art. 31 Nr. 4 und Art. 32), gewöhnliche Leccage (d. h. Dringen

[21]) s. § 25 (zu Art. 9) und § 48 (zu Art. 31 Nr. 2).

[22]) Vergl. Sarrut, législation etc. Nr. 750.

der Flüssigkeit durch die Fugen der Behälter in verhältnißmäßig geringem Grade, im Gegensatz zur außergewöhnlichen, s. Art. 31 Nr. 4).

b. Die natürliche Beschaffenheit des Gutes muß, um die Eisenbahn von der Haftung zu befreien, die Ursache des Schadens sein. Aber sie braucht nicht die alleinige Ursache zu sein. Es können noch andere Ursachen hinzutreten, und dies ist sogar in der Regel der Fall, z. B. große Hitze, lange Dauer der Reise und dergl. Nur dürfen diese mitwirkenden Umstände kein Verschulden der Eisenbahn enthalten, wenn sie sich auf diesen Entlastungsgrund berufen will, z. B. Ueberschreitung der Lieferfrist, sorglose Behandlung des Gutes u. dergl.

c. Auch für diesen Entlastungsgrund liegt der Beweis im Allgemeinen der Eisenbahn ob. Dies ist indeß nur insoweit der Fall, als sie sich nicht bei gewissen Gegenständen darauf berufen kann, daß ihre eigenthümliche Beschaffenheit eine besondere Gefahr für Verlust, Minderung oder Beschädigung begründe: Art. 31 Nr. 4. In diesen Fällen steht gemäß Art. 31 a. E. der Eisenbahn die Vermuthung zur Seite, daß der eingetretene Schaden, sofern er nur nach den Umständen des Falles aus der besonderen Natur des Gutes entstehen konnte, daraus auch wirklich entstanden sei. Das Nähere hierüber siehe im folgenden Paragraphen. Eine ähnliche Vermuthung zu Gunsten der Eisenbahn besteht auch für bei gewissen Gütern regelmäßig eintretende Gewichtsverluste: Art. 32 und Ausf.Best. § 8. Hierüber wird unten, im § 49 des Nähern gehandelt werden.

Wieweit im einzelnen Falle bezüglich der Beweislast die Regel des Art. 30 oder die Ausnahme der Artt. 31 und 32 zur Anwendung zu kommen hat, ist dem richterlichen Ermessen überlassen.

4. Höhere Gewalt. Darunter versteht man ein unwiderstehliches äußeres Ereigniß, dessen Eintritt und dessen Folgen trotz Anwendung aller Sorgfalt und Vorsicht des Verpflichteten nicht vermieden werden konnten, m. a. W. unabwendbaren Zufall.[23])

[23]) Eine Definition des Ausdrucks höhere Gewalt, welcher sich auch im Art. 5 Abs. 1 und 8 Abs. 1 findet (vergl. ferner Art. 18 Abs. 1), hat das Uebereinkommen nicht gegeben. Man nahm an, daß über diesen dem römischen Recht entstammenden Begriff die Theorie und Praxis in den Vertragsstaaten im Allgemeinen übereinstimme: s. oben § 18 Anm. 28. Vergl. namentlich:
Goldschmidt in seiner Zeitschrift III. S. 58 ff., 331 ff.
W. Koch in Goldschmidt's Zeitschrift VIII. S. 432 ff.
v. Hahn, Kommentar II. S. 596 ff.

Die höhere Gewalt als Ursache eines Schadens befreit die Eisenbahn nur dann von der Verbindlichkeit zum Ersatz, wenn sie die angegebenen Merkmale in sich vereinigt, nämlich:

a. Zum Begriffe der höheren Gewalt gehört zunächst ein zwingendes äußeres Ereigniß, welches sich der Eisenbahn gegenüber als ein Zufall darstellt. Dieses Ereigniß kann an und für sich der verschiedensten Art sein: Naturgewalt (wie Sturm, Blitz, Brand, Ueberschwemmung ꝛc.) oder Handlungen Dritter (wie Krieg, unter Umständen auch Diebstahl und andere Verbrechen) oder eine Kombination beider (wie eine durch Nachlässigkeit oder Bosheit Dritter verursachte Feuersbrunst oder Ueberschwemmung und dergl.).

Urtheile des deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts vom 4. Mai 1871 (Entsch. Bd. II. S. 259), vom 12. Novbr. 1872 und vom 4. Febr. 1873 (Entsch. Bd. VIII. S. 29, 159.

Urtheile des Reichsgerichts vom 13. April 1880, vom 29. März 1884 und 28. Sept. 1885 (eisenbahnrechtl. Entsch. I. S. 148, III. S. 333 u. IV. S. 231).

Für die französische Theorie und Praxis:

Sarrut, législation etc. No. 750 ff.

Bédarride, des chemins de fer No. 521 ff.

Picard, traité etc. P. 785 ff.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen sei übrigens erwähnt, daß man im französischen Recht solche Fälle höherer Gewalt, welche auf Naturereignissen beruhen, auch wenn sie unabwendbar sind, als cas fortuit zu bezeichnen pflegt. Vergl. Code civil Art. 1784. Sarrut Nr. 751. Picard P. 785.

Das schweiz. Transportgesetz vom 20. März 1857 enthält im Art. 53 eine Aufzählung von Fällen, welche als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall) nicht betrachtet werden dürfen. Wenn darunter in Ziff. 3 auch solche Unfälle gerechnet werden, welche durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportirter Gegenstände herbeigeführt sind, so wird dies in solcher Allgemeinheit für den internationalen Verkehr als zutreffend nicht anzuerkennen sein.

Die Anwendung des Begriffs der höheren Gewalt auf den einzelnen Fall wird immer von den speziellen Umständen dieses Falles und dem Ermessen des Richters abhängen, welcher durch nähere Direktive nur irregeleitet würde. Für die Wissenschaft mag die Erläuterung des Begriffs durch einige bezeichnende Beispiele immerhin belehrend sein. Eine Kasuistik aber, wie sie sich in den meisten Kommentaren findet, ist mit besonderer Vorsicht zu benutzen, da die leichteste Modifikation der Umstände die ganze Entscheidung über den Haufen wirft. Die Frage wird immer sein: sind die Umstände aus denen höhere Gewalt abgeleitet werden soll, an sich zwingender Natur, und hat die Eisenbahn dieselben nicht nur nicht herbeigeführt durch ihre oder ihrer Bediensteten eigene Handlung, sondern auch alles, was in ihren Kräften stand und vernünftigerweise von ihr gefordert werden kann, gethan, um das Eintreten und die Folgen des

b. Das Ereigniß muß vom Willen der Eisenbahn und ihrer Bediensteten völlig unabhängig sein.

Eigene Handlungen der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Bediensteten, auch wenn dieselben keinerlei Verschulden begründen, schließen den Begriff der höheren Gewalt aus. Ebenso Ereignisse, welche durch eigene Handlungen der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten herbeigeführt sind, mag denselben dabei ein Verschulden zur Last fallen oder nicht. Von diesem Gesichtspunkte aus begründen auch Mängel des Baues und des Betriebes der Bahn oder durch Fehlerhaftigkeit und Unzulänglichkeit des Transportmaterials an und für sich keine Entschuldigung unter dem Titel höherer Gewalt.[24] Aber solche Mängel können unter gewissen Umständen, z. B. wenn sie durch Kriegsereignisse herbeigeführt sind und nicht zu beheben waren, einen Fall höherer Gewalt darstellen.

Aber auch Unterlassungen seitens der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten können unter Umständen den Begriff der höheren Gewalt ausschließen Dies ist nicht allein dann der Fall, wenn die Unterlassung ein direktes Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten involvirt, sondern auch dann, wenn seitens derselben diejenigen Vorsichtsmaßregeln unterlassen wurden, welche geeignet waren, das an sich als Zufall zu betrachtende schädliche Ereigniß oder dessen Folgen abzuwenden. Denn unter „höherer Gewalt" versteht man den unabwendbaren Zufall, und wenn die Eisenbahn nur von der Haftung für diese letztere Art des Zufalls entbunden ist, so geht daraus zweifellos hervor, daß sie für jede andere Art des Zufalls, d. h. für jeden abwendbaren Zufall haftet.

Was nun das Maß und den Grad der hierbei seitens der Eisenbahn anzuwendenden Sorgfalt betrifft, so kann man von ihr billiger Weise nur verlangen, daß sie diejenigen Maßregeln ergriffen hat, welche nach Lage des einzelnen Falles geeignet waren, den Eintritt des schädlichen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden.[25] Auch kann man nur solche Vorkehrungen verlangen, welche mit den

---

Ereignisses abzuwenden? Diese Frage kann der Richter nicht nach Präjudizien, sondern nur durch ein von Billigkeit geleitetes Ermessen auf Grund der thatsächlichen Lage des Falles entscheiden.

[24]) Vergl. Sarrut législ. etc. No. 757, 758. Bédarride No. 526, 531, 532. Codice di commercio (1883) Art. 403 Abs. 3. Schweizerisches Transportgesetz (1875) Art. 53 Nr. 1 und 5. Urtheile des Reichsgerichts v. 29/3. 84 u. 28/9. 85.

[25]) Vergl. die Citate in Anm. 23, insbes. auch Sarrut, législ. No. 751.

Bedürfnissen eines rationellen und ordentlichen Eisenbahnbetriebes vereinbar sind. In diesem Sinne genügt es, wenn die Eisenbahn zur Abwendung des Zufalls oder seiner Folgen die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet hat.[26])

c. Das Ereigniß, welches sich nach den unter a und b erörterten Grundsätzen als höhere Gewalt darstellt, muß die wirkende Ursache des Schadens sein, um der Eisenbahn als Befreiungsgrund dienen zu können.

---

b. Ausnahmen vom Grundsatze für die Haftung.

§ 48.

α. Ausschluß der Haftung für besondere Gefahren (Art. 31).

Die im Art. 30 ausgesprochenen und im vorigen Paragraphen des Näheren erörterten strengen Grundsätze der Haftung der Eisenbahn erleiden zunächst gewisse, — wie die Verhandlungen ergeben[1]) — auf Erwägungen der Billigkeit beruhende Modifikationen, welche theils in der Natur des beförderten Gegenstandes, theils in der Art der Beförderung begründet sind. Jene Ausnahmen erstrecken sich nach zwei Richtungen: einmal dahin, daß die Eisenbahn für den

---

[26]) Vergl. unten, § 57 III.[1] (zu Art. 39).

[1]) Prot. der I. Konf. zu Art. 18a S. 34—36, 71. Vergl. auch Prot. der II. Konf. S. 45—47. Prot. der III. Konf. S. 51/52.

Die Rücksicht, daß dadurch den Bahnen ermöglicht wird, die Tarifsätze niedriger zu stellen, kommt namentlich bei Nr. 1 des Art. 30, einigermaßen auch bei Nr. 3 in Betracht. Im Uebrigen ist es — wie bei den einzelnen Nummern genauer nachgewiesen werden soll — wesentlich die Natur der Sache und die Billigkeit, welche die innere Rechtfertigung dieser Bestimmungen abgiebt. „Dieselben entsprechen natürlichen Vermuthungen, welche aus der besonderen Beschaffenheit gewisser Beförderungsarten und Waarengattungen hervorgehen." (s. Denkschrift der deutschen Kommissarien zu Art. 18a und 18b).

In ähnlichem Sinne äußert sich die Begründung zum französischen Entwurf eines Eisenbahn-Transportgesetzes vom Jahre 1891 Art. 11, welcher dem Art. 37 des Uebereinkommens nachgebildet ist: „Das Interesse des Publikums verlangt ebensosehr wie die Billigkeit gewisse Modifikationen der gesetzlichen Vermuthung, welche die Verwaltungen verantwortlich macht."

Ebenso hatte schon bisher nach einer feststehenden Rechtsprechung des französischen Kassationshofes die in die Spezialtarife aufgenommene clause de non garantie für gewisse Güter und Beförderungsarten die Wirkung, die Beweislast in der Art zu verschieben, daß die Eisenbahn nur haftet, wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird. Vergl. hierüber namentlich Picard, traité etc. IV. P. 361—373.

aus der betreffenden besonderen Gefahr entstandenen Schaden nicht haftet, und dann, daß das Vorhandensein der Gefahr eine Rechtsvermuthung für die Entstehung des Schadens aus jener Gefahr begründet.

Hierwegen ist durch das Uebereinkommen — nach dem Vorgange des deutschen Rechts und verschiedener diesem nachgebildeter anderer Gesetzgebungen[2]) — durch Art. 31 Nachstehendes bestimmt:

I. Die Eisenbahn haftet nicht:

1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. (Art. 31 Abs. 1 Nr. 1.)

Hierzu ist zu bemerken:

a. Augenscheinlich gewähren offen gebaute Wagen dem Gut einen geringeren Schutz, als die gedeckt gebauten, sog. Kulissenwagen. Aber einmal bedürfen gewisse Arten von Gütern, — namentlich viele Massengüter, wie Steine, Kohlen, Holz u. dergl. — eines solchen Schutzes nicht, oder doch nicht unbedingt. Und dann würde ihr Transport durch Anwendung der Kulissenwagen[3]) so theuer, daß er thatsächlich unausführbar wäre, weil die Fracht in keinem richtigen Verhältniß zum Werth des Gutes stehen würde. — Andere Güter bedürfen zwar an sich jenes Schutzes; sie können aber zu den billigen Preisen der betreffenden Wagenladungsklassen, welche der Absender

---

[2]) Zu vergleichen:
Allg. deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 424.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 425.
Altes deutsches und österreichisch-ungarisches Betriebs-Reglement § 67.
Neues desgl. § 77.
Altes Vereins-Reglement § 67, neues § 69.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 66.
Für die französische Theorie und Praxis s. Anm. 1 a. E.
Codice di commercio (1882) Art. 401.
Alte belgische Conditions réglementaires Artt. 62. 64. Neue (1891) Art. 27.
Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 37.
Schweiz. Transportgesetz Artt. 32. 33.
Schweiz. Transport-Reglement § 124.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 104.

[3]) deren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten weit höher sind, als diejenigen der offenen Wagen.

genießen möchte, nur befördert werden, wenn dies mittels des billigen Transportmaterials der offen gebauten Wagen (eventuell unter Anwendung beweglicher Schutzdecken) geschieht. Oder der Absender kann glauben, daß der Beförderung seines Gutes die Anwendung offener Wagen besonders zuträglich sei, z. B. wegen des freien Zutritts der Luft; er vereinbart deßhalb mit der Eisenbahn, daß der Transport in offen gebauten Wagen stattzufinden habe, obschon der Tarif darüber keine, oder die entgegengesetzte Vorschrift enthält. — In allen diesen Fällen wäre es unbillig, der Eisenbahn, welche durch die Anwendung der weniger schützenden Transportart keinerlei Pflicht verletzt, eine Haftung für die besonderen Gefahren aufzuerlegen, welche mit jener Transportart nothwendig verbunden sind.

b. Die Vorschrift der Nr. 1 setzt voraus, daß die Anwendung der offen gebauten Wagen „nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender“ erfolgt. Eine Form ist für diese Vereinbarung nicht vorgeschrieben. Sie wird aber in der Regel durch Vermerk des Absenders auf dem Frachtbrief und dessen Annahme durch die Eisenbahn erfolgen. Auch wird letzterer nicht verwehrt werden können, eine besondere Anerkennung des Absenders zu ihren eigenen Händen zu verlangen. — Selbstverständlich darf die Vereinbarung keine unerlaubte Begünstigung im Sinne des Art. 11 enthalten. Im Uebrigen ist ihre Gültigkeit nicht wie in der — einen ganz besonderen Zweck verfolgenden und deshalb zur analogen Ausdehnung ungeeigneten — Bestimmung der Nr. 3 dieses Artikels — von der Bedingung abhängig gemacht, daß die besondere Vereinbarung in dem Staatsgebiet, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist.

Sind aber weder in den Tarifen und Reglements, noch durch erlaubte besondere Vereinbarung Bestimmungen wegen der Transportart getroffen, so steht deren Wahl ganz im Belieben der Eisenbahn. Sie kann sich aber in diesem Falle, wenn sie offen gebaute Wagen wählte, nicht auf die ihr durch Art. 31 Nr. 1 gewährte Begünstigung berufen.

c. Die Gefahr besteht in dem bereits erwähnten geringen Schutze, welche derartig konstruirte Wagen gegen Einflüsse der Witterung (Kälte, Hitze, Nässe, Staub, Wind 2c.), gegen die Einwirkung des Bahntransportes selbst (Rauch und Funken der Loko-

motive, größere Erschütterung, Herabfallen ꝛc.) gewähren.[4]) Die erwähnte Gefahr ist bei allen offen gebauten Wagen vorhanden, auch wenn sie im einzelnen Falle — sei es auf Anordnung des Absenders oder aus freiem Antrieb der Eisenbahn, sei es gegen Deckenmiethe oder ohne solche — mit beweglichen Decken versehen worden sind. Sie ist nur ausgeschlossen bei bedeckt gebauten, sog. Kulissenwagen.[5]) Sobald letztere zum Transport thatsächlich verwendet worden sind, kann sich die Eisenbahn, auch wenn sie zur Verwendung offener Wagen berechtigt gewesen wäre, nach Wortlaut und Sinn dieser Bestimmung auf den die Beförderung in offen gebauten voraussetzenden Befreiungsgrund offenbar nicht berufen.[6])

Die Eisenbahn haftet ferner nicht:

2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel

---

[4]) Ob auch der erleichterte Diebstahl zu jenen Gefahren gehört, ist im J. Uebereinkommen nicht ausdrücklich gesagt. Das bisherige deutsche, österreichisch-ungarische und Vereins-Reglement enthalten — im § 67 Nr. 2 Abs. 2 — die Bestimmung, daß unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden kann. Ebenso die deutsche Verkehrs-Ordnung und das neue österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement § 77 Ziff. 1 a. E. Auch für das internationale Recht ist sicher nicht anzunehmen, daß man eine Vermuthung im entgegengesetzten Sinne habe schaffen wollen. Diebstahl wird auch bei dieser Transportart — obschon er dadurch unter Umständen erleichtert werden kann und deshalb beim Vorliegen dieser Umstände diese Erleichterung zu vermuthen ist — nur dann eine Befreiung von der Haftbarkeit begründen, wenn er durch dritte Personen ausgeführt ist und durch Vorsichtsmaßregeln nicht zu vermeiden war, also unter den Begriff der höheren Gewalt fällt. Vergl. § 47 I. 4.

[5]) Dies geht aus der Fassung des Art. 31[1] „in offen gebauten Wagen" zweifellos hervor. In gleichem Sinne gebraucht übrigens das deutsche H.G.B. Art. 424[1] und die ihm nachgebildeten älteren Reglements den Ausdruck „unbedeckte Wagen", während die neuen Verkehrs-Ordnungen (vergl. oben Anm. 2) sich dem Sprachgebrauch des Uebereinkommens anschließen.

[6]) In entgegengesetztem Sinne hat allerdings, indeß wohl mit Unrecht, das deutsche Reichsgericht in 2 Urtheilen vom 18. November 1879 erkannt. (Eisenbahnrechtl. Entscheidungen I. S. 9—15).

oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist. (Art. 31 Abs. 1 Nr. 2.)

Diese Bestimmung deckt sich mit derjenigen im Art. 9, welcher zufolge für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, wenn sie vom Absender bescheinigt sind, und nur wenn dies der Fall ist, der Absender zu haften hat. Die betreffende Erklärung hat nicht nur auf dem Frachtbrief, sondern außerdem mittelst besonderen Reverses zu erfolgen.[7]) Doch genügt es zur Geltendmachung des aus Art. 31 Ziff. 2 abzuleitenden Rechtes der Eisenbahn, wenn sie erweislich auf dem Frachtbriefe erfolgt ist.

Im Uebrigen erhält die erwähnte Bestimmung im Art. 9 durch die damit zusammentreffende im Art. 31 ihre Hauptbedeutung für die Eisenbahn durch die im zweiten Absatz dieses Artikels vorgesehene Präsumtion.

Des Weiteren haftet die Eisenbahn nicht:

3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. (Art. 31 Abs. 1 Nr. 3.)

Dazu ist zu bemerken:

a. Welche Güter in diese Kategorie gehören, wird in der Regel durch den Tarif bestimmt oder durch die zum Tarif gehörigen besonderen Vorschriften. Es sind namentlich die Wagenladungsgüter, ferner besonders schwere oder umfangreiche Gegenstände, welche nach den Bestimmungen vieler Tarife seitens des Absenders verladen und seitens des Empfängers entladen werden müssen, während das Auf- und Abladen von Stückgütern in der Regel Sache der Eisenbahn ist. Doch kann dies in den Tarifen auch anders festgesetzt sein. Enthält der Tarif keine ausdrückliche Bestimmung, so ist anzunehmen, daß das Auf- und Abladen in den Sätzen des Tarifes inbegriffen, somit Sache der Eisenbahn ist.

Der Tarif kann auch auf besondere Vereinbarungen

---

7) s. oben, § 25 Nr. III.

über das Auf- und Abladen verweisen, was namentlich bei Gegenständen von außergewöhnlichem Umfange oft nöthig wird. Auch kann der Absender oder der Empfänger ein Interesse haben, das betreffende Geschäft selbst zu besorgen, obschon es nach den Tarifen Sache der Eisenbahn wäre, oder umgekehrt. In diesem Falle sind besondere Vereinbarungen vorgesehen. Solche sollen indeß nur dann zulässig sein und demgemäß die oben erwähnte Wirkung haben, wenn sie nach den am Orte ihrer Ausführung geltenden Bestimmungen erlaubt sind.[8])

b. Kommen bei demselben Transporte mehrere Tarife zur Anwendung, welche verschiedene Bestimmungen über das Auf- und Abladen enthalten, so ist naturgemäß für das Aufladen derjenige Tarif maßgebend, an welchem die Versandtbahn betheiligt ist, und für das Abladen derjenige, an welchem die Empfangsbahn partizipirt.

c. Die Befreiung der Eisenbahn von dieser Gefahr ist durchaus in der Natur der Umstände begründet. Man kann der Eisenbahn nicht zumuthen, für ein Geschäft zu haften, welches bestimmungsgemäß nicht von ihr, sondern vom Absender beziehungsweise vom Empfänger vorgenommen wird. Wenn bei diesem Geschäft etwas zerbrochen wird oder abhanden kommt, oder wenn die Verladung so unzweckmaßig erfolgt, daß die Güter beim Transport Schaden nehmen, so kann dies billigerweise nicht auf Gefahr er Eisenbahn geschehen, sondern nur auf Gefahr desjenigen, welchem das betreffende Geschäft obliegt.

Auch in diesem Falle liegt das Hauptgewicht in der Vermuthung, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden sei, sofern dies den Umständen nach möglich war. Es ist Sache des Gegenbeweises, darzuthun, daß dies thatsächlich nicht der Fall gewesen ist. Dies wird insbesondere durch den Nachweis geschehen können, daß der Schaden durch die Leute der Eisenbahn oder durch ungeeignetes Transportmaterial[9]) oder ein sonstiges Verschulden der Eisenbahn bewirkt worden ist.

---

[8]) Dieser Zusatz ist für nothwendig erachtet worden, um die betr. Bestimmung mit der konnexen in Art. 8 Abs. 4 in Einklang zu bringen: Prot. der III. Konf. S. 51 (Kommissions-Bericht). Im Hinblick auf diesen besonderen mit seiner Aufnahme verfolgten Zweck ist eine analoge Ausdehnung auf die Fälle und Nr. 1 und 6 des Art. 31 nicht angängig. Vergl. auch oben Nr. 1b und unten Nr. 6a am Ende.

[9]) Indeß wird sich der Reklamant nicht auf äußerlich erkennbare Mängel des ihm übergebenen Wagens berufen können, weil einer derartigen Einrede die

d. Dieser Befreiungsgrund ist nicht zu verwechseln mit der verwandten Bestimmung in Art. 8 Abs. 4 des Uebereinkommens,[10]) wonach bei Gütern der gleichen Kategorie die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht und Stückzahl gegen die Eisenbahn nur beweisen, wenn sie von ihr bescheinigt sind. Bei jener Bestimmung handelt es sich um die Frage, in welcher Menge das Gut zur Auflieferung gelangt ist, während der Artikel 31 [3] von einem Falle der Verminderung oder Beschädigung des erweislich aufgelieferten Gutes handelt.

Die Haftung der Eisenbahn ist ferner ausgeschlossen:

4. In Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist. (Art. 31 Abs. 1 Nr. 4.)

Auch die Bedeutung dieser Bestimmung liegt wesentlich in der zu Gunsten der Eisenbahn veränderten Beweislast (Abs. 2 dieses Artikels). Es ist zwar im Allgemeinen Sache der Eisenbahn, zu beweisen, daß der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes herbeigeführt worden ist (Art. 30 Abs. 1, insbesondere die daselbst eingeklammerten Worte). Bei gewissen Arten von Gütern spricht nun aber dafür eine so starke natürliche Vermuthung (praesumtio hominis), daß sie zur Rechtsvermuthung (praesumtio juris) erhoben ist, m. a. W., daß es billig erscheint, nicht der Eisenbahn den Beweis aufzuerlegen, daß der Schaden durch die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sei, sondern vielmehr dem Reklamanten, daß jener Schaden eine andere Ursache habe.

Der Nachdruck liegt hier in den Worten „eigenthümliche“ (natürliche Beschaffenheit), „besondere“ (Gefahr) und „außergewöhnliche“ (Leccage) im Gegensatze zu den in Art. 30 Abs. 1 erwähnten, im Uebrigen fast gleichlautenden Entlastungsgründen. Die meisten Güter sind mehr oder weniger dem Zerbrechen aus-

---

Replik der in der Annahme des von der Eisenbahn gestellten Wagens liegenden Genehmigung, bezw. des eigenen Verschuldens des Absenders entgegenstände. Arg. Art. 9.

[10]) s. § 24 zu Art. 8 Abs. 4.

gesetzt; aber gewisse Gegenstände, wie Glas und gläserne oder thönerne Gefäße, ferner gewisse Sorten von Möbeln, feine Gußwaaren, Zucker in losen Broden 2c. sind dieser Gefahr in besonderem Maße unterworfen.[11]) Metallwaaren leiden besonders leicht durch Rosten und sonstiges Oxydiren.[12]) Eine Menge von Gegenständen sind mehr oder weniger dem inneren Verderb, sowie dem Schwinden und der Austrocknung ausgesetzt, aber frisches Fleisch, frische Fische, Krebse, Austern, ferner frische Früchte, wie Kirschen, Pflaumen, Trauben, Apfelsinen 2c., dann gewisse Flüssigkeiten, wie Fruchtsäfte, Hefe u. dergl. sind es in besonders hohem Grade.[13]) Ferner wird bei gewissen ätzenden und leicht entzündlichen Gegenständen, wie Schwefelsäure, Aether 2c. zu vermuthen sein, daß ihr Verderb im Zweifel die Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit war.[14]) Wein, Bier, fette Oele 2c. sind, wie alle Flüssigkeiten, der „gewöhnlichen Leccage", d. h. dem gewöhnlichen Rinnen durch die Fugen der Gebinde ausgesetzt, während Sprit, ätherische Oele und andere besonders leicht verdunstende Flüssigkeiten „außergewöhnlicher Leccage", d. h. besonders starken Entweichen durch die Fugen, unterworfen sind. Andere Güter, namentlich gewisse Harze, Mehl und sonstige Gegenstände in pulverförmiger Gestalt, leiden ungemein durch „Verstreuung".

Die Grenze zwischen den im Art. 30 und den im Art. 31[4] aufgeführten Fällen ist nicht genau zu ziehen und wird im einzelnen Falle durch den Richter, eventuell nach Anhörung von Sachverständigen, festzusetzen sein. Das Kriterium wird aber stets darin zu suchen sein, ob es der besonderen Beschaffenheit des Gutes nach unbillig wäre, der Eisenbahn die Beweislast aufzuerlegen.

Endlich ist die Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen:

5. In Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist (Art. 31 Abs. 1 Nr. 5).

[11]) Vergl. das alte deutsche, österreichisch-ungarische und Vereins-Reglement § 67 Nr. 1b.

[12]) Vergl. ebendaselbst Nr. 1d; s. auch unten, § 49 Anm. 3.

[13]) Vergl. ebendaselbst Nr. 1e und 1c.

[14]) Vergl. ebendaselbst Nr. 1a.

Zu Anm. 10—14. Die neueren Reglements enthalten die bisherigen, theilweise anfechtbaren Einzelbestimmungen nicht mehr. Vergl. über die alten Bestimmungen meine „Kritik und Antikritik" Nr. 12.

Die besondere Gefahr besteht namentlich darin, daß die Thiere leicht entkommen können, daß sie durch Fall, Stoß, Druck u. dergl. Schaden nehmen, ersticken können,[15]) daß sie ferner durch den Eisenbahntransport leicht krank werden, an Gewicht verlieren u. dergl. Sofern die Beschädigung beim Einladen oder Ausladen eintritt, werden in der Regel die Bestimmungen der Nr. 3 des Art. 31 konkurriren, da Thiere nach den meisten Tarifen[15a]) vom Absender und Empfänger auf- und abzuladen sind.

Es konkurriren ferner, da die Tarife meistens die Begleitung der Thiere verlangen, in der Regel die Bestimmungen der folgenden Nummer, betr. den Ausschluß der Haftbarkeit der Eisenbahn:

6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,[16])

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. (Art. 31 Abs. 1 Nr. 6)

Hierzu ist zu bemerken:

a. Der Grund dieser Vorschrift liegt in der Erwägung, daß es gewisse Gegenstände giebt, deren unversehrte Erhaltung auf dem Transport eine unausgesetzte besondere Fürsorge nöthig macht. Die Eisenbahn ist aber vermöge der Großartigkeit ihres Betriebes außer Stande, dem Gute eine derartige spezielle Aufsicht und Pflege zu widmen. Es ist daher nur naturgemäß und billig, durch die Vorschrift der Begleitung diese Fürsorge nebst der damit verbundenen

---

[15]) Vergl. das alte deutsche, österreichisch-ungarische und Vereins-Reglement § 44 Abs. 2. Auch hier ist in den neuen Reglements die Aufzählung der einzelnen Arten dieser Gefahr weggelassen. Vergl. „Kritik u. Antikritik" Nr. 11.

[15a]) Überhaupt sind den Tarifen die näheren Bestimmungen über Thiertransporte überlassen. Diese Bestimmungen dürfen nur, um gültig zu sein, gemäß Art. 4 den Vorschriften des Übereinkommens nicht widersprechen. Im Übrigen findet das letztere auch auf den Transport von Thieren Anwendung, sobald die Voraussetzungen des Art. 1 vorliegen. Vergl. oben, § 12, insbes. Nr. I. 1a.

[16]) Die analoge Bestimmung des allg. D. H.G.B. Art. 424 Nr. 6 und des bisherigen Deutschen ꝛc. Reglements § 67 Nr. 5 lautet: „in Ansehung begleiteter Güter . . ." Diese Fassung hat zu verschiedenen Kontroversen Veranlassung gegeben, welche durch die präzisere Redaktion des Uebereinkommens, das ausdrücklich auf die Reglements oder Vereinbarungen Bezug nimmt, vermieden sind.

Verantwortlichkeit dem Absender zu übertragen und die Eisenbahn davon zu entbinden.

Ob ein solches Bedürfniß vorhanden ist, läßt sich für gewisse Arten von Gütern von vornherein bestimmen, und in solchen Fällen werden die Tarife die Begleitung anordnen. Da sich aber nicht alle Fälle zum Voraus übersehen lassen und der Absender ein berechtigtes Interesse daran haben kann, das Gut auch ohne zwingende Tarifvorschrift begleiten zu lassen, so sind desfallsige spezielle Vereinbarungen in jedem einzelnen Falle vorgesehen. Bezüglich dieser Verabredungen gilt das oben unter Nr. 1 b Bemerkte.

b. Voraussetzung der Anwendung dieser Bestimmung ist — mit Rücksicht auf vorstehende Erwägungen — nicht die bloße Thatsache der Begleitung, sondern der hinzutretende Umstand, daß dieselbe durch eine Festsetzung des Tarifes oder Reglements[17]) oder durch besondere Vereinbarung vorgeschrieben ist. Es versteht sich, daß derartige Tarifvorschriften sich auf die Natur des betreffenden Gutes gründen müssen, welches zum Schutze gegen die Gefahren des Eisenbahntransportes der Begleitung bedarf. Dazu gehören namentlich auch Thiere, welche zur Vermeidung von Zweifeln besonders erwähnt sind. Indeß pflegen die Tarife nicht für alle Arten von Thiertransporten die Begleitung vorzuschreiben, und wo eine solche Vorschrift oder Vereinbarung fehlt, kommen dann nur die Bestimmungen der vorigen Nr. 5 zur Anwendung, während anderenfalls beide Vorschriften konkurriren. Auch für andere Güter ist Begleitung häufig vorgeschrieben. Dahin gehören namentlich gewisse Arten von Maschinen, leicht zerbrechliche oder sehr hochwerthige Gegenstände und Leichen.[18])

c. Welche Gefahr durch die Begleitung abgewendet werden soll, ergiebt sich in der Regel von selbst aus der Natur des Gegenstandes, ist aber öfters in den Tarifen ausdrücklich angegeben. Im letzteren Falle ist diese Vorschrift maßgebend, insofern es überhaupt möglich ist, die angegebene Gefahr durch Begleitung abzuwenden. Dies ist bei Thieren namentlich der Fall bezüglich des Entkommens, gegenseitiger Beschädigung durch Stoßen, Drücken u. dergl., bezüglich ungenügender Ernährung und Wartung u. s. w. Bei Werth-

---

[17]) Vergl. § 16 (zu Art. 4).

[18]) Gegenstände der beiden letztgenannten Kategorien werden indeß im internationalen Verkehr nur ausnahmsweise befördert: s. Ausf.Best. § 1, Nr. 1—3 und letzter Absatz.

objekten handelt es sich namentlich darum, die Gefahr des Diebstahls abzuwenden — bei gewissen Maschinen 2c., das Zerbrechen zu verhindern.

d. Wie bei den übrigen Nummern dieses Artikels liegt auch hier der Schwerpunkt in der Vermuthung, von welcher die folgende Darstellung des Näheren handelt.

II. **Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.** (Art. 31 Abs. 2.)

Diese Vorschrift giebt den Bestimmungen im ersten Absatze des Art. 31, wie bei diesen bereits mehrfach erwähnt, erst ihre praktische Bedeutung.[19]) Sie wurde zwar, weil sie die Interessen des Handelsstandes schädige, im Schoße der Konferenz heftig bekämpft, aber schließlich mit großer Majorität angenommen.[20]) In der That verschwinden die Bedenken, wenn man diese Bestimmung im Zusammenhange mit anderen Festsetzungen des Uebereinkommens, insbesondere mit denjenigen des Art. 25 (auch 30) und in ihren Einzelheiten betrachtet:

1. Die Berufung der Eisenbahn auf jene Vermuthung setzt voraus:

---

[19]) Dies ist für die konnexe deutschrechtliche Bestimmung (vergl. oben Anm. 2), u. A. auch anerkannt im Urtheil des deutschen Reichsgerichts vom 13. Februar 1886 (Eisenbahnrechtl. Entsch. V. S. 136).

Wegen der französischen Theorie und Praxis s. Anm. 1 a. E. zu diesem Paragraphen.

[20]) s. Prot. der I. Konf. zu Art. 18a S. 34—36, 71.

Die Minorität behauptete namentlich, daß ein Widerspruch mit Art. 30 vorliege, und daß das Publikum gar nicht in der Lage sei, den ihm auferlegten Beweis zu führen. Auf dem gleichen Standpunkt steht de Seigneux, Kommentar zu Art. 31.

Seitens der Majorität wurde dagegen darauf hingewiesen, daß auch der Art. 30 (früher 18) eine Präsumtion schaffe, und zwar zu Ungunsten der Bahn, nämlich diejenige, daß jeder eingetretene Schade von ihr verschuldet sei. Es sei nur billig und liege in der Natur der im Art. 31 (früher 18a) aufgeführten Fälle, daß hier die entgegengesetzte Vermuthung eintrete. Im Uebrigen lasse die Fassung des Artikels dem Richter hinreichende Freiheit, um alle Bedenken zu beseitigen. — Das letztere Argument besteht allerdings in Folge des Wegfalls des Zusatzes betreffend die freie Würdigung der Beweise seitens des Richters, nicht mehr in voller Kraft. Vergl. Anm. 25 zu diesem Paragraphen.

a. daß überhaupt eine Gefahr der in Nr. 1—6 aufgeführten Arten vorlag, z. B. die Gefahr, welche mit dem Transport in offenen Wagen verbunden ist, wenn der betreffende Transport nach dem Tarif 2c. in solchen Wagen vorgenommen wurde (Art. 31 Nr. 1), — oder die besondere Gefahr des innern Verderbs des Gutes (Art. 31 Nr. 4), wenn es sich z. B. um den Transport von Apfelsinen handelt 2c.

b. daß der Schaden aus jener Gefahr entstehen konnte, und zwar nicht nur im Allgemeinen (in abstracto), sondern **nach den Umständen des Falles** (in concreto).[21]) Die Eisenbahn wird daher, falls sie sich auf jene Vermuthung berufen will, stets die Umstände des Falles anzuführen, und auf Verlangen nachzuweisen haben, daß der Schaden aus den gefährlichen Umständen, wie sie sich in concreto ergaben, entstehen konnte. Hierzu dient namentlich die Berufung auf die von der Eisenbahn zu führende administrative Untersuchung, insbesondere das vorgeschriebene Konstatirungs-Protokoll (Art. 25).[22])

2. Die Vermuthung entbindet, falls die angegebenen Voraussetzungen vorliegen, die Eisenbahn von dem weiteren Beweis, daß der Schade aus den Umständen, welche die Gefahr begründen, wirklich entstanden ist. Diese Thatsache wird, kraft der Vermuthung, als bewiesen angenommen, und ist damit die Bahn gemäß Art. 31 Abs. 1 von der Haftung befreit. — Aber dem Kläger steht der Gegenbeweis frei, daß der Schaden von einer anderen Ursache, als der fraglichen, die Befreiung der Eisenbahn begründenden, herrühre.[23]) Der Gegenbeweis braucht nicht direkt das Verschulden der Bahn darzuthun, aber er kann dies thun, namentlich dadurch,

[21]) Hierdurch ist eine Streitfrage des deutschen Rechts (Allg. D. H.G.B. Art. 424 Abs. 2, in welchem die fettgedruckten Worte fehlen), für das internationale Recht beseitigt. Ebenso in den neuen Reglements § 77 Abs. 2.

[22]) Die Zulässigkeit dieses Beweismittels wird nicht wohl zu bestreiten sein, da der Zweck der Vorschrift des Art. 25 hauptsächlich darin besteht, ein derartiges Beweismittel zu schaffen. Die Frage, welche Beweiskraft dasselbe hat, ist dagegen gemäß Art. 55 der Entscheidung des Richters nach den Gesetzen am Prozeßorte überlassen.

[23]) Nur um diesen Gegenbeweis kann es sich hier handeln, denn das Thema ist das Gegentheil der Vermuthung, und diese bezieht sich auf die wirkliche Entstehung des Schadens. Es versteht sich, daß dem Kläger auch der Beweis frei steht, daß der Schaden nicht aus der betreffenden Gefahr entstehen konnte; dieser letztere Gegenbeweis trifft aber nicht die Vermuthung, sondern deren Voraussetzung; er hindert, wenn er geführt wird, das Eintreten der Ver-

daß ein Verschulden der Bediensteten nachgewiesen wird.[24]) Dabei sind Mängel des Betriebsmaterials stets als von der Eisenbahn verschuldet zu betrachten, auch wenn ihr kein spezielles subjektives Verschulden nachgewiesen ist.[25]) Jeder derartige Beweis entkräftet die der Eisenbahn zur Seite stehende Vermuthung.

Der Gegenbeweis kann durch jedes, nach den Gesetzen des urtheilenden Gerichts (Art. 55) zulässige Beweismittel erbracht werden, namentlich aber durch Berufung auf die gemäß Art. 25 von der Eisenbahn zu führende Untersuchung, insbesondere das Konstatirungsprotokoll.[26]) Dieses Beweismittel ist ein gemeinsames und muß schon von der Eisenbahn zur Führung des ihr obliegenden Nachweises (s. Nr. II 1 b dieses Paragraphen) produzirt werden. Seine Beweiskraft ist nach den Gesetzen des Prozeßgerichts zu beurtheilen.[27])

---

muthung, während es sich hier vielmehr um die Zerstörung der bereits eingetretenen Vermuthung handelt.

[24]) Diese Art des Gegenbeweises ist besonders hervorgehoben im Allg. D. H.G.B. Art. 424 letzter Abs. und im bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglement Art. 67 Nr. 7. Ebenso in den neuen Reglements (§ 77 Abs. 3) ausschließlich des Vereins-Reglements.

[25]) Vergl. § 47 Anm. 24.

[26]) Vergl. oben § 43, insbes. bezüglich der administrativen Feststellung bei Anm. 9a. Sofern eine gerichtliche Konstatirung stattgefunden hat, wird diese eines der vorzüglichsten Beweismittel abgeben, vorausgesetzt, daß es möglich war, diejenigen Thatsachen, welche für den Gegenbeweis im einzelnen Falle erforderlich sind, genügend festzustellen.

[27]) In dem Entwurf der deutschen Kommissare fand sich folgender Zusatz zum Abs. 2 des Art. 18a (jetzt 31):

„Darüber, ob der Nachweis des Gegentheils für geführt zu erachten ist, entscheidet der Richter nach freier, aus dem Inbegriff der Verhandlungen geschöpften Ueberzeugung, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein."

Diese Bestimmung wurde von der I. Konferenz prinzipiell angenommen, jedoch an die Redaktions-Kommission verwiesen (Prot. S. 36 zu Art. 18a). Auf Antrag dieser Kommission wurde sie lediglich aus dem Grunde gestrichen, weil eine allgemeine Bestimmung ähnlichen Inhalts in den Art. 55 als zweiter Absatz aufgenommen worden war. In der II. Konferenz wurde auch dieser zweite Absatz des Art. 55 (mit knapper Majorität) gestrichen. Vergl. unten, § 74.

Dadurch sind die Bestimmungen des Art. 31 zu Ungunsten des Publikums geändert, sofern nicht nach den Prozeßgesetzen des urtheilenden Gerichts jener Grundsatz Anwendung findet, wie dies z. B. in Deutschland der Fall ist (Deutsche Civilprozeß-Ordnung Art. 256).

§ 49.

β. Ausschluß der Haftung für natürlichen Gewichtsabgang (Art. 32. Ausf.-Best. § 8).

Wie die Erfahrung lehrt, erleiden gewisse Güter in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit beim Transport regelmäßig einen mehr oder weniger großen Verlust an ihrem Gewichte durch Schwinden oder Schwand (déchet de poids, auch déchet de route, ital. calo oder decalo). Es entspricht nur der Billigkeit, die Haftbarkeit der Bahn für derartige Gewichtsverluste auszuschließen und auch in dieser Hinsicht die ihr durch die Bestimmungen des Art. 30 grundsätzlich obliegende strenge Haftpflicht zu modifiziren. Dies ist auf Grund der gepflogenen Verhandlungen[1]) in engem Anschluß an die deutschrechtlichen Bestimmungen, welche mit der bestehenden Gesetzgebung beziehungsweise Jurisprudenz und Rechtsprechung der übrigen vertragschließenden Staaten[2]) grundsätzlich im Einklange stehen, im Art. 32 des Uebereinkommens wie folgt geschehen:

„In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haft-

---

[1]) Entwurf der deutschen Kommissare Art. 18b und Denkschrift hierzu in den Prot. der I. Konf. Nr. XXIII und LVI.

Prot. der I. Konf. S. 36. 73 zu Art. 18b.
„ „ II. „ S. 48. 113 zu Art. 32.
„ „ III. „ S. 51. 80 zu Art. 32.

[2]) Zu vergleichen:

Deutsches und österreichisches Handelsgesetzbuch Art. 426.
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 428.
Deutsches und österr.-ungarisches Betriebs-Reglement: bisher § 67 Nr. 8, jetzt § 78.
Vereins-Reglement: bisher § 67 Nr. 8, jetzt § 70.
Niederländ. Betriebs-Reglement § 67 Nr. 8.
Belgische Conditions réglementaires von 1881 Art. 73. Desgl. von 1891 Art. 27 a. E.
Belgische loi du 25 Aout 1891 Art. 38.
Französische Theorie und Praxis, bei
Sarrut a. a. O. Nr. 739 ff.
Picard a. a. O. Nr. 769 ff.
Bédarride a. a. O. Nr. 487 ff.
Codice di commercio (1882) Art. 404.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 106 nebst Verordnung vom 29. Juli 1889.
Schweiz. Transportgesetz von 1875: Art. 32 Nr. 1.
Schweiz. Transport-Reglement § 124.

pflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen."

„Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder erweislich ist."

„Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht."

„Bei gänzlichem Verluste des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt."

Es fragt sich:

I. Welches sind die Güter, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, und wie hoch ist der Normalsatz?

Hierauf antwortet § 8 der Ausführungsbestimmungen:

„Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt 2 pCt. bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte."

„Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 pCt."

Dieser letztere Normalsatz von 1 pCt. ist hiernach für die oben nicht aufgezählten trockenen Güter nur anzunehmen, sofern sie der in Art. 32 bezeichneten Art sind, d. h. sofern die Erfahrung ergiebt, daß sie im Laufe der Zeit regelmäßig einen natürlichen Abgang erleiden. Dies ist z. B. notorisch der Fall bei Getreide, Kaffee,

gewissen Hölzern und verschiedenen sonstigen Gütern, während bei anderen, wie namentlich in der Regel bei Metallen,[3]) Erzen, Kohlen, Steinen, sowie bei den meisten Fabrikaten, ein derartiger Schwand ausgeschlossen ist. Soweit aber nicht Notorität oder Zugeständniß des Gegentheils vorliegt, muß die Eisenbahn, wenn sie die Bestimmung des Art. 32 für sich in Anspruch nehmen will, bei den nicht speziell benannten trockenen Gütern in jedem einzelnen Falle beweisen, daß das Gut, um welches es sich handelt, überhaupt zu denjenigen Gütern gehört, welche regelmäßig einen Gewichtsverlust beim Transport erleiden. Dieser Beweis wird nur durch Berufung auf Sachverständige zu führen sein.

II. Wie berechnet sich der Normalsatz für mehrere Stücke, welche auf den gleichen Frachtbrief befördert werden? Dies hat womöglich für jedes Stück besonders zu geschehen, weil sehr leicht, selbst wenn es sich um Gut gleicher Beschaffenheit handelt, das eine Stück einen geringeren oder stärkeren Gewichtsverlust gehabt haben kann, als das andere. Wenn z. B. von zwei Säcken Kaffee in gleichem Gewichte, die auf einen Frachtbrief befördert sind, der eine $1\frac{1}{2}$ pCt. Dekalo zeigt und der andere $\frac{1}{2}$ pCt., so darf die Eisenbahn nicht das durchschnittliche Gesammtkalo von 1 pCt. für sich in Anspruch nehmen; sie darf vielmehr bei dem letzterwähnten Sack nur den wirklichen Abgang mit $\frac{1}{2}$ pCt. berechnen und hat bei dem erstgenannten das halbe Prozent, welches den zulässigen Abgang bei derartigen Gütern übersteigt, zu ersetzen. Eine derartige gesonderte Berechnung ist aber nur möglich, wenn

1. das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet ist, oder

2. wenn es sonst erweislich ist.

Dieser Beweis kann je nach Umständen aus der Sachlage selbst hervorgehen. Wenn z. B. von 100 Säcken einer mangelt, so kann das an dem Gesammtgewichte fehlende Prozent unmöglich von Schwinden herrühren.

Liegt keiner dieser beiden Fälle vor, so wird der Normalsatz für das ganze frachtbriefmäßige Quantum zusammen berechnet.

III. Inwiefern ist die Haftpflicht der Eisenbahn bis zum Normalsatz ausgeschlossen?

---

[3]) Es ist offenbar unrichtig, wenn Eger — Frachtrecht III. S. 451 — das „Einrosten von Metallwaaren" unter das Schwinden rechnet. Rost, dem übrigens nur das Eisen unterworfen ist, gehört unter Art. 31 Nr. 4.

1. Dies ist nur insofern der Fall, als der Eisenbahn eine Rechtsvermuthung zur Seite steht, daß der Abgang bis zu dem für das einzelne Gut maßgebenden Prozentsatz (siehe oben Nr. I und II) ein natürlicher und deßhalb von der Eisenbahn nicht zu vertretender sei. Hiernach braucht die Eisenbahn nur darzuthun, daß das Gut, welches den Gewichtsverlust erlitten hat, zu den dem betreffenden Abgang natürlich unterworfenen Gütern gehört, um die Freiheit vom Schadensersatze bis zu dem für jenes Gut maßgebenden Normalsatze in Anspruch nehmen zu können. Bis zu dieser Höhe steht ihr eine Rechtsvermuthung zur Seite, wodurch sie von dem ihr durch Art. 30 Abs. 1 auferlegten Beweis, daß der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sei, entbunden wird.[4]) Aber diese Vermuthung befreit die Eisenbahn nicht unbedingt. Es steht vielmehr dem Reklamanten der Gegenbeweis frei, entweder

a. daß der Verlust nach den Umständen des Falles eine andere Ursache hat, als jene natürliche Beschaffenheit des Gutes, welche zu regelmäßigen Verlusten bei dem Transporte führt, oder

b. daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

In dem unter a erwähnten Falle wird es sich[5]) in der Regel darum handeln, ein Verschulden der Eisenbahn, sei es in der Person ihrer Bediensteten oder in der Qualität ihres Transportmaterials nachzuweisen.

Der Gegenbeweis zu b wird sich namentlich durch ein sachverständiges Gutachten, unter Berufung auf die besonders kurze Dauer des Transportes oder besondere Witterungsverhältnisse während desselben führen lassen. Als Beweismittel wird vor Allem die der Eisenbahn gemäß Art. 25 obliegende administrative Feststellung,[6]) eventuell eine etwa erfolgte gerichtliche Feststellung dienen können. Im Uebrigen sind alle nach den Gesetzen des urtheilenden Gerichts (s. Art. 55) zulässigen Beweismittel anwendbar.

---

[4]) Selbstverständlich bleibt der Eisenbahn der Beweis eines höheren als des im § 32 angenommenen natürlichen Abgangs auf Grund des Art. 30 unverwehrt. Ebenso kann sie sich zutreffenden Falles für einen höheren Abgang auf Art. 31 Nr. 4 und letzter Absatz berufen und andererseits auch in Fällen dieser Art die Rechtswohlthat des Art. 32, sofern dessen Voraussetzungen vorliegen, für sich in Anspruch nehmen.

[5]) ähnlich wie in den Fällen des Art. 31, s. den vorigen § 48 Nr. II.

[6]) In dieser Beziehung gilt das im vorigen Paragraphen unter Nr. II. 2 Bemerkte. Nur hat die Eisenbahn, wenn sie sich auf natürlichen Abgang be-

2. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet dieser Abzug nicht statt.

In diesem Falle ist es zwar an sich nicht ausgeschlossen, daß das Gut ohne den Verlust eine von der Eisenbahn nicht vertretbare Minderung gezeigt haben würde. Es schien jedoch schon deßhalb nicht billig, die Vermuthung zu ihren Gunsten auch auf den Verlustfall auszudehnen, weil hier die Möglichkeit eines Gegenbeweises nicht gegeben wäre.

§ 50.

c. Vermuthung für den Verlust des Gutes (Art. 33).

Die Eingehung des Frachtvertrages legt der Eisenbahn die Verpflichtung auf, das Gut (mit dem Frachtbriefe) innerhalb der Lieferzeit dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuhändigen (s. Art. 16 in Verb. mit Art. 14). Durch die Nichterfüllung dieser Verbindlichkeit wird sie nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen schadensersatzpflichtig.

Dies ist jedoch beim Eisenbahnfrachtvertrage nicht dahin zu verstehen, als ob das Gut, welches mit Ablauf der Lieferfrist nicht geliefert ist, ohne Weiteres als in Verlust gerathen zu betrachten und demgemäß in diesem Momente die Entschädigungsklage wegen Verlustes (Art. 30) durch den alleinigen Eintritt der angegebenen Voraussetzungen begründet wäre. Vielmehr geht schon daraus, daß das Uebereinkommen zwischen Entschädigung wegen Verlustes und solcher wegen Verspätung unterscheidet (Art. 30 vergl. mit Artt. 39 ff.), klar hervor, daß es Fälle geben muß, in welchen der Frachtvertrag auch noch nach Ablauf der Lieferzeit erfüllt werden kann.

In der That würde es weder der Absicht der Kontrahenten beim Frachtvertrage, noch der Billigkeit entsprechen, wenn der geringste Verzug in der Lieferung zur Begründung der Schadensersatzklage wegen Verlustes genügen sollte. Es liegt vielmehr im Interesse aller Betheiligten, der Eisenbahn auch nach Ablauf der Lieferzeit eine angemessene Zeit[1]) für die Nachforschung nach dem Verbleib

---

ruft — anders als in Fällen des Art. 31 — nicht nöthig, ihrerseits darzuthun, daß der Abgang den Umständen des Falles entspreche.

Dem Abs. 3 des Art. 32 war gleichfalls ein Zusatz bezüglich der freien richterlichen Beurtheilung beigefügt, welcher aber in gleicher Weise, wie der konnexe bei Art. 31 Abs. 2, gestrichen worden ist. Vergl. Anm. 27 zu § 48.

[1]) Ueber dieses modicum tempus vergl. u. A. Goldschmidt in seiner Zeit-

des Gutes und für eventuelle nachträgliche Lieferung zu gestatten, stets unter Voraussetzung ihrer Pflicht zur Entschädigung wegen Ueberschreitung der Lieferfrist. Andererseits verlangt die billige Rücksicht auf die Interessen des Berechtigten, daß er nach Ablauf dieser Nachforschungsfrist das Gut als in Verlust gerathen betrachten kann.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat das Uebereinkommen im Anschluß an ähnliche Festsetzungen, welche in verschiedenen der kontrahirenden Staaten bestehen,[2] auf Grund der Konferenzverhandlungen[3] im Art. 33 bestimmt:

„Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert."

Hierzu ist Nachstehendes zu bemerken:

I. Die Dauer der Frist schließt sich den in den meisten Staaten bestehenden Vorschriften (28 oder 30 Tage, in Belgien 15 Tage) an. Ein Antrag, die Frist auf 42 Tage festzusetzen, sowie ein weiterer, eine der jedesmaligen Transportfrist entsprechende Frist anzunehmen, fand keine Unterstützung.[4] Ebensowenig ein Antrag auf Streichung des Art. 33, nachdem der Kommissionsbericht dazu bemerkt hatte: „Das Prinzip dieses Artikels ist gerecht und nützlich. Es ist in den

---

schrift Bd. 26 S. 612, Thöl, Handelsrecht III. 205 u. Handelsrechtl. Erörterungen S. 18/19. Meine „Kritik und Antikritik" S. 15—19.

[2]) Vergleiche:

Bisheriges deutsches, österr.-ungarisches u. Vereins-Reglement § 64 Abs. 4.
Neue Reglements § 79 bezw. Vereins-Reglement § 71.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 63 Abs. 2.
Belgische Conditions réglementaires (1881) § 65.
Italienischer Tarif von 1885 Art. 140 Abs. 1 und 9.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 101 i. Anf.
Schweizer. Transportgesetz (1875) Art. 24 und Transport-Regl. Art. 119 Abs. 2.

[3]) Zu vergleichen:

Schweizerischer vorl. Entwurf Art. 19.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 19.
Prot. der I. Konf. S. 36 (zu Art. 19).
„ „ II. „ S. 114.
„ „ III. „ S. 51, 80.

[4]) Prot. der I. Konf. S. 36 zu Art. 19.

meisten modernen Gesetzgebungen aufgenommen und soll auch in dem internationalen Gesetze seinen Platz finden." [5])

Ueber Begriff, Dauer, Berechnung 2c. der Lieferfrist siehe oben § 33.

II. Vor Ablauf dieser kombinirten Frist kann der zur Klage Berechtigte — Art. 26 in Verb. mit Artt. 15 und 16[6]) — nur dann auf Grund des Verlustes klagen, wenn dieser nachgewiesen oder seitens der Eisenbahn zugegeben ist. Nach dem Ablaufe der Frist kann der Berechtigte Entschädigung wegen Verlustes des Gutes fordern, ohne daß er nöthig hätte, diesen nachzuweisen oder sich die Einrede gefallen zu lassen, daß noch Nachforschungen nach dem Verbleib des Gutes im Gange seien oder daß das Gut nachträglich aufgefunden worden sei. Der Berechtigte kann indeß im letzteren Falle auch nach Ablauf der im Art. 33 festgesetzten Frist die nachträgliche Ablieferung des Gutes verlangen. Diese Befugniß steht ihm selbst nach erhobener Schadensersatzklage wegen Verlustes, ja selbst noch nach Empfang der Entschädigung zu,[7]) allerdings nur unter den im Art. 36 vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen.[8])

2. Höhe des Schadensersatzes für gänzlichen oder theilweisen Verlust.

§ 51.

a. Übersicht der Rechte der Vertragsstaaten und der Bestimmungen des Übereinkommens.

Während die Artt. 30—33 von den Voraussetzungen handeln unter welchen für den Verlust und die Beschädigung des Gutes Ersatz zu leisten ist, entscheiden die Artt. 34 ff. die Frage, nach welchen Grundsätzen die Höhe der Entschädigung im Falle des Verlusts und der Beschädigung des Gutes zu bemessen ist.

Diese Bestimmungen beruhen auf einem zwischen den verschiedenen Rechten der kontrahirenden Staaten abgeschlossenen Kompromiß, über dessen Zustandekommen Nachstehendes zu bemerken ist:

---

[5]) Prot. der III. Konf. S. 51.

[6]) Vergl. oben § 44.

[7]) In diesem Sinne ist auch die analoge Bestimmung des deutschen Betr.Regl. Art. 64 Abs. 4 stets ausgelegt worden. Vergl. Erkenntniß des Oberlandesgerichts Hamburg vom 17. Mai 1886 in der Ztg. des Vereins der EisenbahnVerw. 1887 Nr. 3. v. Hahn Komm. z. D. H.G.B. Bd. II S. 720.

[8]) Vergl. unten, § 54 (zu Art. 36).

I. Die in den einzelnen Staaten geltenden Rechte unterscheiden sich nach zwei Hauptrichtungen:

1. Nach französischem Recht[1]) — Code civil Art. 1784, Code de commerce Art. 103, Ordonnance du 15 novembre 1846 Art. 50, Cahiers des charges Art. 49 — trägt der Frachtführer — abgesehen von Fällen höherer Gewalt und eigener Mangelhaftigkeit des Gutes[2]) — die volle Verantwortlichkeit für die Ausführung des von ihm übernommenen Transports. Der im Falle der Nichtausführung der Verbindlichkeit zu leistende Schadensersatz (dommages et intérêts) umfaßt nach den allgemeinen Grundsätzen des Obligationanrechtes[3]) sowohl den erlittenen Verlust, als den entgangenen Gewinn — Code civil Art. 1149 —, allerdings mit zwei Beschränkungen:

a. Die Haftung umfaßt — abgesehen von Fällen des dolus — nur den Schaden, welcher bei Abschluß des Vertrags vorhergesehen wurde oder vorhergesehen werden konnte: Code civil Art. 1150.

b. Die Haftung erstreckt sich, selbst in Fällen der Arglist, nur auf den Schaden, welcher eine unmittelbare und direkte Folge der Nichterfüllung des Vertrags ist: Code civil Art. 1151.[4])

---

[1]) Ebenso das ältere italienische und belgische Recht. Dagegen lehnt sich der vom 1. Januar 1883 an gültige Codice di commercio (Art. 405) an die von den Berner Konferenzen angenommenen Grundsätze an, und mit Einführung des Internat. Uebereinkommens steht ein noch engerer Anschluß des inneren italienischen Rechts an dieses bevor. Vergl. oben, § 16 a. E. und unten, Anm. 16. Das belgische Gesetz vom 25. August 1891 proklamirt zwar im Art. 34 die Anwendung der Schadensersatzgrundsätze des gemeinen Rechts, gestattet aber in den Artt. 41 und 42 die reglementarische Einführung der Grundsätze des Internationalen Uebereinkommens.

[2]) Eine dritte, im Gesetz nicht erwähnte Ausnahme macht nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen der Fall des eigenen Verschuldens bezw. der eigenen Anweisung des Berechtigten.

[3]) Es kommen hier die Artt. 1146 ff. des Code civil, betreffend die Entschädigung wegen Nichterfüllung einer Verbindlichkeit in Betracht, nicht (wie Eger, internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 91, 96 annimmt) die — lediglich von außervertragsmäßigem Unrecht (fait de l'homme) handelnden — Art. 1382 ff. des Code civil. Vergl. auch Sarrut No. 675 Note 1.

[4]) Vergl. Sarrut, législation etc. No. 687. Bédarride, des chemins de fer, No. 484. Denkschrift der deutschen Kommissare zu Artt. 20 und 21 des schweizerischen Entwurfs.

Hiernach, sowie nach den Ausführungen des folgenden Absatzes ist die Auffassung von Eger (internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 91 unten) zu berichtigen, welcher den Unterschied zwischen dem französischen und dem deutschen

2. Das deutsche Recht geht zwar — im Art. 395 des Handelsgesetzbuchs[5]) — gleichsfalls davon aus, daß der Frachtführer, abgesehen von Fällen höherer Gewalt und mangelhafter Beschaffenheit des Guts,[6]) für den Schaden haftet, welcher aus Verlust oder Beschädigung des ihm übergebenen Gutes entstanden ist. Im H.G.B. Art. 396 wird jedoch die Verantwortlichkeit des Frachtführers beschränkt auf den Ersatz des gemeinen Handelswerthes des Gutes am Orte und zur Zeit der Ablieferung abzüglich der ersparten Kosten 2c. Eine weitere, sehr wesentliche Beschränkung der Ersatzpflicht ist für die Eisenbahn als Frachtführer durch Art. 427 H.G.B. zugelassen, welcher besagt, daß — abgesehen vom Falle böslicher Handlungsweise — durch reglementarische Bestimmungen seitens der Eisenbahn ein Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung festgesetzt werden kann für den Fall, daß nicht im Frachtbriefe der Werth des Gutes (gegen entsprechenden Frachtzuschlag) deklarirt ist. Von dieser Gestattung ist im deutschen Betriebsreglement dahin Gebrauch gemacht, daß im Falle unterlassener Werthangabe höchstens 60 Mark für 50 kg vergütet werden, während im Falle der Werthangabe die deklarirte Summe den Maximalsatz der Entschädigung bildet.

Reglementarische oder tarifarische Bestimmungen der letzteren Art sind übrigens auch nach französischem Rechte nicht verboten. Dasselbe enthält insbesondere keine Bestimmung, welche — ähnlich wie der Art. 423 des deutschen Handelsgesetzbuches, der Art. 416 des Codice di commercio von 1882, das schweiz. Transportgesetz von 1875 Art. 54, der Art. 36 des belgischen Gesetzes vom 25. August 1891 u. A. — den Eisenbahnen untersagt, die gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht durch Vertrag oder Reglement abzuändern. Und in der That haben die französischen Gerichte — wenigstens nach der neueren Praxis

---

Recht namentlich darin findet, daß jenes auch das „individuelle Interesse und jeden (?) den gemeinen Handelswerth übersteigenden Schaden berücksichtige", während nach H.G.B. Art. 396 „nur der wirkliche Schaden" (?) zu ersetzen sei und „deshalb" (?) der Schadensberechnung der gemeine Handelswerth 2c. zu Grunde gelegt werde.

[5]) Ebenso das österreichische und das ungarische H.G.B. Artt. 395, 396, 427 (bezw. 398, 399, 429) und die bisherigen Betriebs-Reglements § 68. Desgleichen das alte Vereins-Reglement § 68 und das niederländische Betriebs-Reglement § 67. Wegen des schweizerischen Rechts s. unten, Nr. II. 1 dieses Paragraphen, und oben, § 16 a. E.

[6]) Hierzu kommt auch nach der deutschen Theorie und Praxis das eigene Verschulden des Berechtigten als weiterer Ausnahmefall.

des Kassationshofes[7]) — derartige Beschränkungen der Haftpflicht in den Tarifen einzelner Eisenbahnen oder Verbände aufrechterhalten.

II. Die Redaktoren der verschiedenen Entwürfe[8]) eines internationalen Uebereinkommens betrachteten es als eine ihrer wichtigsten und zugleich schwierigsten Aufgaben, diese theilweise divergirenden Rechtsanschauungen im internationalen Verkehre mit einander zu versöhnen und einen Rechtszustand zu schaffen, welcher sowohl den vernünftigen Anforderungen des Publikums, als den berechtigten Wünschen der Eisenbahnen Rechnung trägt.[9])

Folgends sind die bemerkenswerthesten Stadien, welche diese Angelegenheit durchlaufen hat:

1. Der schweizerische Entwurf (Artt. 20 und 21) schlägt, nach dem Vorgange der Artt. 25 und 26 des schweizerischen Transportgesetzes vom 20. März 1875, jedoch unter wesentlicher Modifikation[9a]) dieser Bestimmungen, folgendes System vor:

„Art. 20. Wenn keine Werthdeklaration stattgefunden hat, so kann als Schadenersatz für das verlorene oder zu Grunde gegangene Gut der Betrag gefordert werden, der sich nach dem Handelswerthe ergiebt, welcher zur Zeit und an dem Orte, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen, bestanden hat, jedoch nicht mehr als 1500 Fr.

---

[7]) Vergl. die von Dreyer mitgetheilten Entscheidungen in Goldschmidt's Zeitschrift N. F. V. S. 269/70.

[8]) Wir meinen damit natürlich nur die offiziellen. Ueber eine entgegengesetzte Strömung vergl. oben, § 5 Anm. 6.

[9]) Es läßt sich nicht verkennen, daß man über das Maß des nach der einen und nach der andern Richtung zu Gewährenden verschiedener Ansicht sein kann. Nur war das starre Festhalten an den überlebten Maximal-Entschädigungssätzen — wie es namentlich von Eger, die Einführung ꝛc. S. 102 ff. vertheidigt wird — wenn man überhaupt zu einer Einigung gelangen wollte, von vornherein ausgeschlossen. Die Konzessionen an das französische Recht entsprechen im Allgemeinen mehr den Interessen des Publikums, diejenigen an das deutsche Rechtssystem mehr den Wünschen der Eisenbahn-Verwaltung. Beide Rücksichten sind indeß nicht absolut unvereinbar; auch sind die Verschiedenheiten zwischen den Anschauungen des französischen Rechts einerseits und des deutschen Rechts andererseits nicht in dem hohen Grade entgegengesetzt, als vielfach angenommen wird. Vergl. die Denkschrift der deutschen Kommissarien zu Artt. 20 und 21 des schweizerischen Entwurfs.

[9a]) Die unten gesperrt gedruckten Worte fehlen im schweizer. Transportgesetz. Hiernach ist es unrichtig, wenn Eger, die Einführung ꝛc. S. 52, behauptet, die Artikel 20 und 21 des schweizer. Entwurfes seien dem schweizer. Transportgesetz wörtlich entnommen.

von 50 kg. Bei Eilgutsendungen fällt letztere Beschränkung der Haftpflicht weg.

Von diesem Betrage, welcher vom Tage an, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6 pCt. zu verzinsen ist, kann die Bahnverwaltung alle durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle und sonstigen Unkosten, sowie die auf Grund des Frachtkontraktes noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte in Abzug bringen.

Uebersteigen die rückständigen Transportkosten den an den Geschädigten zu bezahlenden Betrag, so kann der Schadenersatzberechtigte auf Grund des Frachtkontrakts nicht zur Auszahlung des Ueberschusses angehalten werden."

„Art. 21. Wenn eine Werthdeklaration (Art. 2, f) stattgefunden hat, so ist als Schadenersatz der deklarirte Werth nebst 6 pCt. Zinsen seit dem Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, ohne Abzug der Zölle und der ersparten, beziehungsweise noch rückständigen Transportkosten (Art. 20, Satz 2) zu bezahlen.

Eine Reduktion dieses Betrages kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn sie nachweist, daß derselbe sich höher herausstellen würde, als bei Anwendung der Grundsätze des Art. 20, und wenn nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Werthangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

Werthdeklarationen von mehr als 1500 Fr. für 50 kg werden nur bei Eilgutsendungen zugelassen."

2. Diesem etwas verwickelten System setzt der zur I. Berner Konferenz von deutschen Kommissarien ausgearbeitete Entwurf einen sehr einfachen Vorschlag entgegen, welcher bezweckt, „das Werk der Einigung wesentlich zu fördern und zugleich einem dringenden Wunsche des Publikus zu entsprechen." [10]) Hiernach ist — abgesehen vom Falle der Arglist — der Werth des Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung, abzüglich der Kosten, für die Entschädigung allein maßgebend; Maximalsätze und Werthsdeklaration sind unstatthaft.

3. Dieser letztere Vorschlag wurde auf der I. Konferenz [11])

[10]) Denkschrift der deutschen Kommissare zu Artt. 20 und 21 des schweizerischen Entwurfs.

[11]) Prot. der I. Konf. S. 36—41 (zu Artt. 20 u. 21 der ursprünglichen Entwürfe), S. 60—62 (zu Artt. 25, 26 und 27), S. 73, 86 u. 90 (zu Art. 21); S. 94 (zu Art. 35).

zwar grundsätzlich angenommen,[12]) jedoch mit zwei Modifikationen:

a. im Sinne einer unter Umständen eintretenden Beschränkung der zu leistenden Vergütung. Es soll nämlich der Eisenbahn gestattet sein, Spezialtarife[13]) mit ermäßigter Fracht zu veröffentlichen, vermöge deren — unter gewissen weiteren Voraussetzungen — Maximal-Werthbeträge derart festgesetzt werden können, daß es dem Absender freisteht, im Frachtbriefe einen den Maximalbetrag nicht übersteigenden Werth zu deklariren[14]) (Art. 35). Ferner

b. im Sinne einer, unter gewissen anderen Umständen vorgesehenen Erhöhung der zu leistenden Vergütung. Eine solche soll eintreten können, wenn der Absender das „Interesse an der Lieferung" gegen Bezahlung eines Frachtzuschlages im Frachtbriefe deklarirt hat. In diesem Fall soll der nachgewiesene weitere Schaden bis zur Höhe des deklarirten Betrages ersetzt werden (Art. 38).

4. Durch die Beschlüsse der II. Konferenz[15]) erlitten diese Bestimmungen nachstehende Abänderungen:

a. Der im Art. 34 nach der Fassung der I. Konferenz niedergelegte Grundsatz, wonach für den Schadensersatz in Verlust- und Beschädigungsfällen der Werth des Gutes maßgebend sein soll, ist zwar im Allgemeinen beibehalten, jedoch mit der Modifikation, daß der Entschädigung der Werth des Gutes nicht nach Ort und Zeit der Ablieferung (abzüglich der etwa ersparten Fracht, Zölle und Kosten), sondern nach Ort und Zeit des Versandts (unter Vergütung der etwa bereits bezahlten Fracht, Zölle und Kosten) zu Grunde gelegt wird.[16])

[12]) Der Art. 34 lautet nach den Beschlüssen der I. Konferenz: „Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher die Ablieferung hätte erfolgen müssen; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht erspart ist."

[13]) Ueber die Bedeutung dieses Ausdrucks vergl. oben, § 28 Anm. 18a.

[14]) Diesem System zufolge müßte also der Absender selbst, um die Vortheile des Spezialtarifs zu erlangen, ausdrücklich erklären, daß er keinen höheren Ersatz verlange, als den im Tarif vorgesehenen Maximalsatz.

[15]) Prot. der II. Konf. S. 49 ff., 115 ff. (zu Artt. 34, 35, 38) und S. 121 (zu Art. 38).

[16]) Nach dem italienischen Handelsgesetzbuch von 1882 Art. 405

b. Was die Ausnahmen von dem im Art. 34 ausgesprochenen Prinzip betrifft, so ist

α. Die oben unter Nr. 3a erwähnte Vorschrift dahin abgeändert, daß die Beschränkung der Vergütung auf den Maximalsatz kraft der Bestimmung des betreffenden Spezialtarifs, dessen Anwendung der Absender im Frachtbriefe verlangt, von selbst eintritt, somit ohne daß es einer Deklaration des zu vergütenden geringeren Werths seitens des Absenders bedürfte (Art. 35).

β. Die unter 3b aufgeführte Ausnahme (Art. 38) ist mit der Maßgabe beibehalten, daß eine „Deklaration des Interesses an der Lieferung" im Falle des Art. 35, also bei Anwendung von Spezialtarifen nicht zulässig ist.

§ 52.

b. Regelmäßige Höhe des Schadensersatzes für Verlust (Art. 34).

Als Ergebniß der im vorangehenden Paragraphen erörterten Verhandlungen hat das Uebereinkommen bezüglich der Höhe des bei Verlustfällen in der Regel zu leistenden Ersatzes zunächst im Art. 34 nachstehenden Grundsatz aufgestellt:

„Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt

wird der Schaden aus Verlust oder Beschädigung nach dem laufenden Preis des Gutes an dem Orte und zur Zeit der Aushändigung berechnet. Eine Beschränkung dieser Haftung durch Reglements ist nach Art. 416 nur zulässig, wenn derselben eine Herabsetzung des in den gewöhnlichen Tarifen festgesetzten Frachtpreises entspricht. — Aehnliche Bestimmungen enthält das allg. russische Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885. Auch in der neuen deutschen Verkehrsordnung vom 15. November 1892, welche sich im Uebrigen dem System des Berner Uebereinkommens eng anschließt, ist gemäß §§ 80 ff. (vergl. H.G.B. Artt. 396, 423) Ort und Zeit der Ablieferung für maßgebend erklärt. — Dagegen befolgt das neue österreichische und ungarische Betriebs-Reglement (§§ 80 ff.) auch in dieser Hinsicht genau das System des Internationalen Uebereinkommens. Ebenso das neue Vereins-Reglement (§§ 75 ff.) und der Entwurf eines schweizerischen Eisenbahn-Transport-Gesetzes. Vergl. oben, § 16 a. E. und Anm. 16.

die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht[1]) etwa bereits bezahlt worden ist."

Hieraus ergeben sich folgende Einzelheiten:

I. Der Art. 34 setzt voraus, daß die Frage, ob Ersatz zu leisten sei, bereits entschieden ist, und behandelt lediglich die Frage, wieviel zu ersetzen ist. Das Gleiche gilt bezüglich der Artt. 35, 38 und 41, welche Modifikationen des im Art. 34 ausgesprochenen Grundsatzes enthalten.

Im Uebrigen betrifft der Art. 34 nur die Fälle „gänzlichen und theilweisen Verlustes", oder, wie dies in den Artt. 25 und 30 ausgedrückt ist, „des Verlustes und der Minderung". Er ist auf Fälle der Beschädigung nicht anwendbar.[2]) Für diese kommen vielmehr die Bestimmungen des Art. 37 zur Anwendung.

II. Die Höhe des Schadensersatzes richtet sich nicht — wie dies die Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze verlangen würde — nach der Größe des durch den Verlust verursachten Schadens, sondern nach dem Werth des in Verlust gerathenen Gutes. Die Eisenbahn wird also nicht mit der Behauptung gehört, daß der wirkliche Schade den Werth des Gutes nicht erreicht habe. Sie darf auch — vorbehaltlich des im Art. 35 vorgesehenen Falles — nicht vertragsmäßig einen geringeren Schadensersatz ausbedingen (vergl. Art. 4). Andererseits kann auch dem Beschädigten — vorbehaltlich der im Artt. 38 und 41 vorgesehenen Ausnahmefälle[3]) — der Nachweis nichts nützen, daß sein Schade größer gewesen sei, als der Werth des Gutes.

III. Welcher Werth ist nun zu ersetzen?

1. Für Güter, welche regelmäßig gehandelt werden, sogenannte marktgängige Güter, ist dies der gemeine Handelswerth oder, wie der französische Text sagt, der Marktpreis (prix courant). In der That bezeichnen die anscheinend verschiedenen Ausdrücke in den beiden Texten genau die gleiche Sache, nämlich den mittleren Preis, welcher bei einer erheblichen Zahl von Kaufgeschäften über Gut derselben Art und Beschaffenheit erzielt worden ist.[4]) Der Be-

[1]) Die Einschaltung: „seitens des Absenders", welche sich im französischen Text des Entwurfs der II. Konf. gefunden hatte (payés par l'expéditeur), ist durch die III. Konf. (Prot. S. 51 zu Art. 35) mit Recht beseitigt.

[2]) Ueber den Unterschied dieser Begriffe s. § 47 I[1] (zu Art. 30).

[3]) s. unten, §§ 56 und 59.

[4]) s. Goldschmidt: Handbuch des Handelsrechts S. 586 ff., 593 Anm. 40. Urtheil des R.O.H.G. vom 13. April 1871 (Entsch. Bd. II S. 194) und vom 26. März 1872 (Entsch. Bd. II S. 326).

weis für diesen Werth ergiebt sich am einfachsten aus den amtlichen Kursnotirungen, eventuell auch aus privaten Preislisten. — Für nicht marktgängige Güter tritt an die Stelle des gemeinen Handelswerthes oder Marktpreises der gemeine Werth, welcher eventuell durch Sachverständige zu ermitteln ist.

2. Für die Ermittelung des Werthes der einen wie der andern Art ist der Ort und die Zeit des Versandts maßgebend, oder, wie der französische Text genauer sagt, der Ort und die Zeit, wo das Gut zum Transport angenommen worden ist: Art. 34 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 1.[5])

[5]) Diese Bestimmung rührt, wie bereits im vorigen Paragraphen bemerkt, von den Beschlüssen der II. Berner Konferenz (Prot. S. 49 ff., 115 ff.) her, während nach dem von der I. Konf. ausgearbeiteten Entwurfe, konform mit dem deutschen Handelsgesetzbuch Art. 396 Abs. 2, Ort und Zeit der Ablieferung maßgebend sein sollten. Es leuchtet ein, daß die letztere Bestimmung nicht nur für das Publikum weit günstiger wäre, sondern auch dem Wesen des Frachtvertrages mehr entsprechen würde. Da die Eisenbahn durch diesen Vertrag übernimmt, das Gut gegen Vergütung an einen dritten Ort zu befördern, so erscheint es nur gerecht, daß sie im Falle der Nichterfüllung von ihrer Seite zum Mindesten dasjenige ersetzt, was die an jenen Ort beförderte Waare werth ist. Aehnliche Erwägungen waren bereits bei den Verhandlungen des deutschen Handelsgesetzbuches maßgebend, welchem der Art. 34 des Uebereinkommens in der Fassung der I. Konf. nachgebildet war. Prot. der Nürnberger Konferenz S. 4711 ff. Dagegen ist in der Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 28. und 29. Juli 1879 (S. 19, 23) geltend gemacht, daß gerade im internationalen Verkehr die Preise des Versandt- und des Empfangsortes enorm differiren, und daß es nicht billig sein würde, den Bahnen den Ersatz dieses kaum absehbaren Risiko zuzumuthen, zumal das Korrektiv dafür, nämlich die Beschränkung der Haftung auf einen Normalsatz bezw. die Statuirung eines Frachtzuschlages für eine weitergehende Haftung weggefallen sei. Dieser Auffassung schloß sich die Majorität der II. Konf. an. In dem bezüglichen Kommissionsbericht (S. 117 der Prot.) ist bemerkt, daß die neue Fassung den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs mehr entspreche. Seitens eines Mitgliedes der Kommission wurde hervorgehoben, daß durch die Zulassung der Deklaration des Interesses an der Lieferung (Art. 38), der Berechtigte in die Lage gesetzt sei, den Unterschied zwischen dem Werth des Versandt- und des Empfangsortes, welcher sich als ein zu deklarirendes Interesse darstelle, ersetzt zu erhalten. Für die gegenwärtige Fassung ist auch der praktische Grund geltend gemacht, daß die Entschädigungsberechtigten selbst unter der Herrschaft des deutschen Handelsgesetzbuches — nach welchem der Werth des Empfangsortes maßgebend ist, — in den weitaus meisten Fällen ihre Schadensberechnungen den Fakturawerth, — welcher nach dem Versandorte bemessen ist — zu Grunde zu legen pflegen. Vergl. die Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, S. 23. Dieses Argument verliert indeß dadurch sehr an Bedeutung, daß es sich unter

IV. Es ist selbstverständlich, daß die Eisenbahn, welche ihrer Verpflichtung, das Gut an den Bestimmungsort zu befördern, nicht nachgekommen ist und auch kein annäherndes Aequivalent dafür leistet, — wie ein solches im Ersatze des Werthes des Gutes unter Zugrundelegung des Werthes am Bestimmungsorte liegen würde[6]) —, auch nicht berechtigt sein kann, die Gegenleistung, nämlich die Fracht, zu fordern. Es entspricht vielmehr nur der Natur der Sache und der Billigkeit, daß in diesem Falle dem Absender die etwa bereits bezahlte Fracht, sowie Zölle und sonstige Kosten vergütet werden. Dies bestimmt der zweite Satz des Art. 34.

§ 53.

c. Maximal-Entschädigungssätze für Special-Tarife (Art. 35).

Bei den Verhandlunngen der beiden ersten Konferenzen waren die Ansichten getheilt, ob eine den Werth des Gutes nicht erreichende Entschädigung überhaupt zuzulassen sei, und unter welchen Voraussetzungen dies eventuell zu geschehen habe. Während ein Theil der Delegirten, namentlich die deutschen, die ausnahmslose Durchführung des im Art. 34 ausgesprochenen Grundsatzes befürwortete,[1a]) empfahl ein anderer Theil die Einführung von Maximalsätzen im Sinne des Deutschen Handelsgesetzbuches und damaligen Betriebsreglements; ein dritter Vorschlag, welcher zwischen den beiden andern zu vermitteln suchte, ging dahin, daß die Zulassung von Maximalsätzen von der Anwendung besonders billiger Tarife abhängig zu machen sei. In diesem letzteren Sinne war bereits auf der I. Konferenz ein Kompromiß zu Stande gekommen, welches mit einigen auf der II. Konferenz vorgenommenen Modifikationen dem Art. 35 des Uebereinkommens zu Grunde liegt.[1]) Derselbe bestimmt:

---

der Herrschaft des deutschen Rechts meist nur um Vergütung des Maximalsatzes handelt, welcher nicht nur hinter dem Werth am Empfangsort, sondern auch hinter dem Fakturawerth in der Regel weit zurückbleibt.

[6]) Von diesem Gesichtspunkte aus hatte der Entwurf der I. Konf. in Uebereinstimmung mit Art. 396 Abs. 2 des D. H.G.B. bestimmt, daß vom Werthe des Gutes am Bestimmungsorte dasjenige in Abzug zu bringen sei, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

[1a]) Die viel verbreitete Annahme, daß die deutschen Delegirten den Maximalsätzen, sei es auch nur in der Form des Art. 35, das Wort geredet hätten, ist durchaus irrig.

[1]) Prot. der I. Konf. S. 36—41 (zu Art. 20), 60, 63 (zu Artt. 25b und 27), 73—74, 86, 90 (zu Art. 21), 94 (zu Art. 35).

„Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet."

Hieraus ergeben sich nachstehende Einzelheiten:

I. Die in Art. 35 vorgesehenen Maximalsätze kommen nur unter folgenden *Voraussetzungen* zur Anwendung:

1. Sie müssen in Tarifen festgesetzt sein, welche eine *Preisermäßigung für den ganzen Transport* gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder am Transporte theilnehmenden Eisenbahn enthalten. Die Reduktion der Entschädigung bildet also gewissermaßen ein Aequivalent für die Ermäßigung der Transportpreise. In der That erscheint es nur billig, daß, wenn besonders werthvolle Objekte zu denselben Frachten transportirt werden, wie gewisse minderwerthige Massen-Artikel, die Eisenbahn auch kein höheres Risiko übernimmt, als für die letzteren. Sofern sich dagegen, wie dies in der Regel der Fall ist, die ermäßigten Sätze nur auf geringwerthige Güter erstrecken, wird für die Bahnen keine Veranlassung vorliegen, von der Befugniß des Art. 35 Gebrauch zu machen. Derartige Tarife werden in Frankreich und in verschiedenen andern Staaten „*Spezialtarife*" genannt. In Deutschland und in Oesterreich-Ungarn wird dafür neuerdings der Ausdruck „*Ausnahmetarife*" gebraucht.[2])

2. Es muß diesen Tarifen zufolge der *gleiche Maximalbetrag für die ganze Transportstrecke* festgesetzt sein. Diese Bestimmung erschien aus dem Grunde unumgänglich, weil es sonst an einer einheitlichen Grundlage für die Festsetzung der Höhe des Schadensersatzes mangeln würde. Nach den Verhandlungen der II. Konferenz[3]) ist als selbstverständlich vorausgesetzt, daß in jedem

Prot. der II. Konf. S. 49 ff., 65, 116—121 (zu Art. 35).

Prot. der III. Konf. S. 52 (zu Art 35), 111 (Schlußprotokoll Ziff. III).

[2]) Vergl. wegen dieser Ausdrücke oben, § 28 Anm. 18a. In den neuen Reglements dieser Staaten (§ 81) ist die Bestimmung des Art. 35 auf die inneren Verkehre übertragen. Ebenso im neuen Vereins-Reglement § 73. Eine ähnliche Bestimmung enthält der Art. 416 des italienischen H.G.B. von 1882.

[3]) Prot. der II. Konf. S. 119/120. De Seigneux Kommentar zu Art. 35.

Staat, wo nach der bestehenden Gesetzgebung die Transportbedingungen der Genehmigung der Regierung unterworfen werden, dies auch für die im Art. 35 vorgesehenen Spezialtarife gilt;[4]) ebenso, daß bezüglich der Publikation der Tarife die im Art. 11 getroffenen Bestimmungen Anwendung finden.

II. Bezüglich der Höhe des Maximalsatzes ist weder im Uebereinkommen noch in den Ausführungsbestimmungen eine Festsetzung erfolgt. Dieselbe ist somit — vorbehaltlich der im vorigen Absatz angedeuteten Beschränkung — dem Ermessen derjenigen Verwaltungen überlassen, welche die betreffenden Tarife veröffentlichen.

III. Inwiefern sind nun jene ermäßigten Tarife mit Maximalsätzen auf den einzelnen Fall anwendbar? — Sie finden — ihr rechtsgültiges Bestehen (s. Nr. I.) vorausgesetzt — immer Anwendung und nur Anwendung, wenn der Absender sich den betreffenden Tarifen unterworfen hat. Dies geschieht regelmäßig dadurch, daß er die Anwendung jener Tarife im Frachtbriefe verlangt, dessen Formular, der Vorschrift im Art. 6 lit. e entsprechend, eine Spalte zur Abgabe derartiger Erklärungen enthält mit der Ueberschrift: „Tarife und Routenvorschrift". Es genügt indeß auch eine anderweite unzweideutige Kundgebung der Unterwerfung des Absenders unter jene Tarife, namentlich dadurch, daß er im Falle der Frankirung von der in den „Spezialtarifen" vorgesehenen Frachtermäßigung Gebrauch macht. — Einer ausdrücklichen Erklärung des Absenders, daß er den Werth nur bis zu einer bestimmten Höhe ersetzt verlange,[5]) bedarf es nicht. Ebensowenig ist es zulässig, bei Anwendung des Spezialtarifs mit Maximalsatz einen dieses Maximum überschreitenden höheren Werth zu deklariren.[6]) Auch eine etwaige Deklaration des Interesses an der Lieferung ist in diesem Falle nicht statthaft.[7])

[4]) Vergl. Nr. III des Schlußprotokolls und oben, § 28 I. 1.

[5]) wie solche im Entwurf der I. Konf. vorgesehen war. Vergl. oben, § 51 II. 3 und 4.

[6]) In diesem Punkte unterscheidet sich der Maximalsatz des Art. 35 wesentlich von den im deutschen Handelsgesetzbuch Art. 427[1] und im bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Betriebs-Reglement § 68 vorgesehenen Maximalsätze.

[7]) Das Citat des Art. 35, welches sich im Art. 38 nach der Fassung vom Jahre 1878 vorfand, ist in der Fassung von 1881 gestrichen. Man war der Ansicht, „daß es nicht angehe, einen Normaltarif mit reducirter Haftbarkeit der Bahnen in Anspruch zu nehmen und dann noch ein persönliches Interesse deklariren zu können." Dieses Interesse sei bereits in den Normalsätzen inbegriffen (?). Protokoll der II. Konf. S. 121. Vergl. auch unten, § 56 (zu Art. 38), Anm. 5.

§ 54.

3. Wirkung des Wiederauffindens des Gutes (Art. 36).

Die Leistung einer Entschädigung nach Maßgabe der Artt. 30 ff. hat stets zur Voraussetzung, daß das Gut in Verlust gerathen ist. Es kann indeß, der Bestimmung des Art. 33 zufolge, eine Entschädigung wegen Verlustes des Gutes nicht nur dann gefordert werden, wenn der Verlust nachgewiesen ist, sondern auch für den Fall, wenn die Ablieferung um mehr als 30 Tage verzögert ist. Wird das Gut nachträglich wieder aufgefunden, so kann dieser Umstand an der Verpflichtung der Eisenbahn zum Schadensersatz nichts ändern. Ebensowenig würde nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Absender, welcher von seinem Rechte, das Gut als in Verlust gerathen zu betrachten und demgemäß Schadensersatz zu verlangen, Gebrauch gemacht hat, nachträglich die Herausgabe des wieder aufgefundenen Gutes fordern können. Um aber den Interessen beider Theile billige Rechnung zu tragen, hat das Uebereinkommen in Anschluß an ähnliche in verschiedenen der vertragschließenden Staaten geltende Bestimmungen,[1] auf Grund der Verhandlungen,[2] durch Art. 36 folgendes festgesetzt:

„Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hievon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde."

„In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte

---

[1] Vergleiche:
Deutsches, österreichisches, ungarisches und Vereins- } Betr.-Regl., bisher § 64 Abs. 7 und 8, jetzt § 82 bezw. 74.
Niederländ. Betr.Regl. § 63 Abs. 4 und 5.
Schweizerisches Transportgesetz Art. 29.

[2] Schweizerischer vorläuf. Entwurf Art. 24.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 24.
Prot. der I. Konf. S. 42/43, 74.
„ „ II. „ S. 120.
„ „ III. „ S. 52, 54, 81.

innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde."

„Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen."

Im Einzelnen ist zu bemerken:

I. Von dem im Abs. 1 nach dem Vorgange des Deutschen Betriebsreglements und des schweizerischen Entwurfes vorgesehenen Erforderniß eines ausdrücklichen Vorbehalts seitens des Berechtigten bei Empfangnahme der Entschädigungssumme war im Entwurf der Deutschen Kommissare „im Interesse des Publikums und eines einfacheren Verfahrens" abgesehen.[3]) In gleichem Sinne waren auch die Entwürfe der beiden ersten Konferenzen abgefaßt. Die dritte Konferenz[4]) stellte den in der Quittung zu machenden Vorbehalt wieder her, ohne jedoch, wie seitens der Berichterstatter der I. Kommission beantragt worden war, ein Formular dafür vorzuschreiben.

Die Beschränkung jener Befugniß auf eine Frist von 4 Monaten nach Ablauf der Lieferzeit ist in der II. Konferenz beigefügt worden, um der Eisenbahn nicht eine unbillige Verpflichtung aufzuerlegen.

II. Im Abs. 2 ist aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Billigkeit dem Berechtigten eine 30tägige Frist von erhaltener Benachrichtigung an zur Anbringung seines gemäß Abs. 1 vorbehaltenen Anspruches auf Rückgabe des wiedergefundenen Gutes gesetzt. Man erachtete es für angemessen, daß diese nicht nur kostenfrei, sondern auch je nach Wahl des Berechtigten auf Aufgabe- oder Bestimmungsort zu erfolgen habe, da letzteres den Bahnen nicht schaden, dem Publikum aber unter Umständen gute Dienste leisten kann.[5]) Außer

---

[3]) Denkschrift zu jenem Entwurf (Art. 24).

[4]) s. die Citate in Anm. 2.

[5]) Vergl. Prot. der II. Konf. zu Art. 24 S. 42.

der hier vorgesehenen Rückerstattung des Gutes kann eine Vergütung wegen Verspätung seitens des Berechtigten nicht gefordert werden, ebensowenig seitens der Eisenbahn Zinsen der rückzuzahlenden Entschädigungssumme. Man erachtete es für billig, daß, sofern der Eienbahn der Verzicht auf diese ihr von Rechtswegen gebührende Verzinsung sowie auf Fracht und Kosten zugemuthet wird, andererseits ein weiterer Anspruch auf Entschädigung wegen Verspätung nicht erhoben werden könne.

III. Daß im Abs. 3 der Eisenbahn, d. h. der Gemeinschaft der transportirenden Bahnen (vergl. oben, § 18 I. 1), das Verfügungsrecht an dem nachträglich aufgefundenen Gute zuerkannt ist, sofern der Berechtigte dieses in der oben vorgesehenen Weise und innerhallb der bestimmten Fristen für sich in Anspruch genommen hat, ist eine unabweisliche Forderung der Billigkeit. Auch ergiebt sich aus dem Wesen der erwähnten Transportgemeinschaft, daß der Erlös des zur Verfügung der Eisenbahn stehenden Gutes unter den an der Beförderung betheiligten Verwaltungen in demselben Verhältniß vertheilt wird, in welchem sie an dem Schadensersatze theilgenommen haben.

Die näheren Modalitäten aber, unter welchen die Eisenbahn ihr Verfügungsrecht geltend zu machen hat, sind der Gesetzgebung des Landes unterstellt, wo dies geschieht. Dahin gehören namentlich die Vorschriften über die Fristen und die Formen, innerhalb deren die Veräußerung des der Eisenbahn überwiesenen Gutes vorzunehmen ist, die Frage, ob es dazu einer richterlichen oder einer administrativen Ermächtigung bedarf, und dergleichen mehr.[6])

§ 55.

4. Höhe des Schadensersatzes für Beschädigung (Art. 37).

Die Frage, wie die Höhe des im Falle der Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn zu leistenden Schadensersatzes zu bemessen sei, ist in den Gesetzgebungen der vertragschließenden Staaten nach ähnlichen Grundsätzen entschieden, wie für den Verlustfall. Auch hier zeigt sich die Verschiedenheit der Anschauungen des französischen Rechts einerseits und des deutschen Rechts andererseits, wie sie bereits

[6]) Prot. der I. Konf. S. 42/43.

[7]) Vergl. de Seigneux, Commentaire S. 50/51. Mit der gedachten Bestimmung sollte lediglich die Regel „locus regit actum“ zum Ausdruck kommen.

oben im § 51 dargelegt worden ist. Die für den Fall ganzen oder theilweisen Verlustes getroffene Entscheidung über das im internationalen Verkehr anzunehmende System mußte deshalb im Großen und Ganzen auch für den Fall der Entschädigung Anwendung finden, soweit sich nicht aus der verschiedenen Natur beider Fälle selbst Verschiedenheiten ergeben. In diesem Sinne ist durch Art. 37 Nachstehendes festgesetzt:

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerths der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensersatz verhältnißmäßig reducirt.

Hierzu ist Folgendes zu bemerken:

I. Es handelt sich hier lediglich um die Höhe des Schadensersatzes. Für die Vorfrage, ob überhaupt wegen einer Beschädigung Ersatz zu leisten sei, sind die Bestimmungen der Artt. 30 ff. maßgebend.

II. Der Art. 37 hat den Fall Beschädigung im Gegensatz zum gänzlichen oder theilweisen Verlust im Auge. Ob letzterer oder aber eine Beschädigung vorliegt, kann im einzelnen Falle zweifelhaft sein. Die für die Beurtheilung dieser Frage maßgebenden Unterscheidungsmerkmale sind bereits oben, im § 47 Z. I[1] (zu Art. 30) erörtert worden.

III. Der erste Satz des Art. 37 stellt den Grundsatz auf, daß im Falle der Beschädigung der ganze Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen ist.

1. Hieraus folgt zunächst, daß es, insolange das beschädigte Gut überhaupt noch einen Verkaufswerth hat, nicht gestattet ist, dasselbe der Eisenbahn zu überlassen und den Werth des Gutes, wie im Verlustfalle, zu fordern Das Uebereinkommen kennt kein Abandon-Recht, kein sog. laissé pour compte, wie ein solches auch weder nach deutschem noch nach französischem Recht besteht.[1])

2. Der Betrag des Minderwerths ergiebt sich naturgemäß dadurch, daß man den Werth des Gutes in beschädigtem Zustande von dem Werthe des unbeschädigten Gutes abzieht.[2]) Es fragt sich nur, welcher Ort und welche Zeit ist beiden Werthen — denn nur

---

[1]) Vergl. u. A. die Urtheile des R.O.H.G. vom 4. November 1873, Entsch. Bd. XI S. 294, und vom 22. Mai 1874, Entsch. Bd. XIII S. 416. Sarrut, législation etc. No. 661—663.

[2]) Vergl. deutsches Handelsgesetzbuch Art. 396 Abs. 3.

gleiche Größen lassen sich von einander abziehen — zu Grunde zu legen? Soll, wie in den Fällen des Verlustes (Art. 34), der Ort und die Zeit maßgebend sein, wo das Gut zum Versandt angenommen wurde, oder soll sich die Entschädigung nach den Preisen am Empfangsorte und zur Empfangszeit bestimmen? — Die Verhandlungen der zweiten Konferenz,[3]) in welchen die gegenwärtige Fassung zur Annahme gelangte, geben über diese Frage keinen Aufschluß, indem die Ansichten der Delegirten sehr auseinander gingen. Die schließlich zur Annahme gelangte Fassung entscheidet zwar die Frage gleichfalls nicht ausdrücklich, gestattet aber einen sicheren Schluß auf die Absicht des Gesetzgebers. Soll die Entschädigung „den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes" — „le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise" — umfassen, so muß der Empfänger in die Lage gesetzt sein, sich mit dem Erlöse aus dem beschädigten Gut und der erhaltenen Vergütung ein unbeschädigtes Gut gleicher Art zu kaufen. Dies ist aber nur der Fall, wenn der Schätzung des Minderwerths Ort und Zeit des Empfangs zu Grunde gelegt werden. Selbstverständlich kann aber die Eisenbahn, welche ihrerseits ein Aequivalent für die vollständige Erfüllung des Frachtvertrages geleistet hat, auch Fracht und Kosten ebenso anrechnen, wie wenn sie das Gut unbeschädigt geliefert hätte.[4])

IV. Wie das Prinzip der Höhe des Ersatzes im Falle der Be-

---

[3]) Protokolle der II. Konf. S. 116—118.

[4]) Zu dem gleichen Ergebniß gelangt aus ähnlichen Gründen Gasca, il codice ferroviario, III. P. 263—266.

Der Ansicht meines geehrten Kollegen de Seigneux, Commentaire P. 51, wonach die Entscheidung dieser Frage lediglich dem Ermessen der Sachverständigen und des Richters überlassen sein soll, vermag ich nur unter dem Vorbehalt beizustimmen, daß dieses Ermessen von festen Grundsätzen geleitet sein und im Geiste des Gesetzes ausgeübt werden muß. Ich kann nicht zugeben, daß es der Absicht des Gesetzes entspreche, daß — wie Herr von Seigneux will — der Minderwerth, im Falle der Empfänger klagt, in der Regel nach dem Preis am Empfangsorte, wenn aber der Absender am Versandtorte klagt, nach der Faktura zu bemessen ist. Da beide, Absender und Empfänger, ihr Recht gegen die Eisenbahn aus dem gleichen Frachtvertrage ableiten, so kann die Verpflichtung der Eisenbahn nicht wohl eine verschiedene sein, je nachdem der eine oder der andere dieser Berechtigten klagt.

Die von Schwab, das J. Ue. S. 278 ff. vorgeschlagene komplizirte Berechnungsweise, auf welche näher einzugehen zu weit führen würde, beruht auf dem Grundirrthum, daß Art. 34 bei der Bestimmung der Höhe des im Beschädigungsfalle zu leistenden Ersatzes überhaupt in Betracht komme.

schädigung (Art. 37 Satz 1) im Allgemeinen und unter dem aus Nr. III ersichtlichen Vorbehalt demjenigen im Verlustfalle (Art. 34) nachgebildet ist, so finden auch die gleichen Ausnahmen, wie sie dort vorgesehen sind, beim Ersatz für Beschädigungen statt, nämlich:

1. im Sinne einer verhältnißmäßigen Reduktion des zu ersetzenden Schadens im Falle der Beförderung nach einem ermäßigten Tarif mit Maximal-Vergütungssätzen gemäß Art. 35 und Art. 37 Satz 2,

2. im Sinne einer verhältnißmäßigen Erhöhung des zu leistenden Ersatzes im Falle erfolgter Deklaration des Interesses an der Lieferung gemäß Art. 38 (s. den folgenden Paragraphen).

§ 56.

5. Einfluß der Declaration des Interesses an der Lieferung auf die Höhe des Schadensersatzes (Art. 38. Ausf.-Best. § 9).

Wie oben — §§ 51 und 55 — gezeigt wurde, beruht das System des Uebereinkommens bezüglich der Höhe des im Falle des ganzen oder theilweisen Verlustes, sowie der Beschädigung des Gutes zu leistenden Ersatzes auf einem Kompromiß zwischen den Bestimmungen des französischen und des deutschen Rechts. Eines der wesentlichsten Zugeständnisse an die Anschauungen des französischen Rechts ist die Herstellung der Möglichkeit eines den Werth des verlorenen oder den Minderwerth des beschädigten Gutes übersteigenden, das volle Interesse an der richtigen Lieferung umfassenden Ersatzes. Diese Möglichkeit ist geschaffen durch das dem Schooße der Konferenz[1]) entstammende Institut der „Deklaration des Interesses an der Lieferung", über deren Einfluß auf die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes nachstehendes bestimmt ist:

Art. 38.

„Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten

---

[1]) Die maßgebenden Beschlüsse wurden bereits auf der I. Konf. gefaßt. Vergleiche:

Prot. der I. Konf. S. 40 (zu Art. 20), S. 59—61 (zu Artt. 2f und 25b).
„ „ II. „ S. 49 ff., 114 ff., 121.
„ „ III. „ S. 53, 81.

Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen."

„Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat."

Ausf.=Best. § 9.

„Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden."

„Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen."

„Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts."

Das durch vorstehende Bestimmungen geschaffene neue Rechtsinstitut der „Deklaration des Interesses an der Lieferung" bedarf einer ausführlichen Darstellung.

A. Das Wesen der Deklaration des Interesses an der Lieferung beruht auf dem Gedanken, daß es dem Absender freistehen soll, sich gegen Bezahlung einer Prämie den vollen Ersatz seines Interesses an der ordnungsmäßigen Erfüllung des Frachtvertrages zu sichern. Er hat zu diesem Zwecke den Betrag dieses Interesses, soweit derselbe denjenigen Ersatz übersteigt, welchen die Eisenbahn ohne eine solche Deklaration sowohl im Falle des Verlusts und der Beschädigung (Artt. 34, 37), als im Falle der Verspätung (Art. 40 Abs. 1) zu leisten haben würde, im Frachtbriefe zu deklariren[2]) und demnächst nachzuweisen,[3]) daß er einen solchen weiteren Schaden wirklich erlitten hat. Der letztere ist in diesem Falle bis zur Höhe des deklarirten Betrages durch die Eisenbahn zu ersetzen.

Die Deklaration umfaßt, wie man sieht, nicht nur den hier zunächst in Frage kommenden Fall des Verlustes und der Beschädigung,

---

[2]) Vergl. oben, § 20 (zu Art. 6 lit. f.).

[3]) Das Nähere hierüber s. unter C. II. 1 b. dieses Paragraphen. Im Falle der Verspätung giebt die Interesse=Deklaration auch ohne Schadensnachweis Anspruch auf einen höheren, als den gewöhnlichen Schadensersatz. Vgl. unten, § 58.

sondern auch denjenigen der Verspätung, welcher den Gegenstand besonderer Erörterungen (§ 58) bilden wird.

B. Die Form, in welcher die Deklaration des Interesses an der Lieferung zu geschehen hat, ist durch den Abs. 1 des oben abgedruckten § 9 der Ausf.Best. festgesetzt. Hiernach muß die Deklaration 1) im Frachtbrief erfolgen (vergl. Art. 6 lit. f.), und zwar 2) an derjenigen Stelle des Frachtbriefes, welche im Formular (Anl. 2 zu den Ausf.-Best.) dafür vorgesehen ist. Sie muß daselbst, 3) wie auch das Formular vorschreibt, mit Buchstaben eingetragen sein.

Eine Deklaration, welche in anderer Form erfolgt, hat die Versandt-Expedition zurückzuweisen. Würde sie dennoch angenommen, so hätte der Richter je nach den Umständen des Falles über die Gültigkeit zu befinden. Indeß wird im Sinne des Uebereinkommens eine Interesse-Deklaration, welche nicht im Frachtbriefe erfolgt ist, stets als nicht geschehen zu betrachten sein, während die bloße Nichtachtung der Vorschrift, daß die Deklaration mit Worten erfolgt sein muß, eine Nichtigkeit nicht wohl nach sich ziehen kann.[4])

C. Wirkungen der Interesse-Deklaration.

I. Zu Gunsten der Eisenbahn.

Die Eisenbahn ist berechtigt, einen nach der Höhe der deklarirten Summe und der Länge des Transportweges zu bemessenden Frachtzuschlag zu verlangen, jedoch nur bis zu dem oben (Ausf.Best. § 9 Abs. 2 und 3) erwähnten Maximum. Die Höhe des Frachtzuschlages muß, damit er zur Erhebung gelangen kann, aus den Tarifen der am Transport betheiligten Bahnen ersichtlich sein. Art. 11 Abs. 2.

Wenn im Art. 38 Abs. 2 gesagt ist, daß der Absender den Frachtzuschlag zu zahlen habe, so ist dies nicht etwa so zu verstehen, daß die Zahlung bei der Aufgabe (mittelst Frankatur) bewirkt werden müßte. Die Zahlung des Frachtzuschlages wird vielmehr, der Natur dieser Taxe entsprechend, zugleich mit der Zahlung der übrigen Fracht zu erfolgen haben, daher gemäß Art. 12 in der Regel auch mittelst Ueberweisung an den Empfänger geschehen können.

II. Zu Gunsten des Berechtigten.

1. Im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes.

a. Der Reklamant ist, sofern das Interesse rechtzeitiger Lieferung ordnungsmäßig deklarirt war, in den genannten Fällen berechtigt,

---

[4]) Vergl. das Citat in Anm. 2.

jeden Schaden geltend zu machen, welcher die in den Artt. 34 bezw. 37 vorgesehenen Ersatzbeträge übersteigt.[5]) Der Schaden kann ein positiver Verlust oder ein entgangener Gewinn sein. Es ist ferner weder erforderlich, daß der Schaden vorausgesehen werden konnte,[6]) noch daß er eine direkte und unmittelbare Folge des Verlustes oder der Beschädigung war.[7]) Es genügt selbst ein bloßes individuelles Interesse, z. B. in Folge der Verpflichtung des Berechtigten zur Zahlung einer Konventionalstrafe. Ausgeschlossen ist nur das reine Affektionsinteresse, und dies schon aus dem Grunde, weil es unmöglich ist, die Höhe eines solchen auch nur annähernd darzuthun.

b. Dem Berechtigten liegt der Beweis ob, daß er einen Schaden der vorerwähnten Art erlitten hat, welcher den gemäß Art. 34 zu vergütenden Werth oder den nach Art. 37 zu ersetzenden Minderwerth des Gutes übersteigt.[7a]) Führt der Reklamant diesen Beweis, so ist ihm außer dem Werth des in Verlust gerathenen oder

---

[5]) Der Ersatz umfaßt namentlich den etwaigen Mehrwerth des in Verlust gerathenen Gutes an Ort und zur Zeit des Empfanges gegenüber demjenigen an Ort und zur Zeit des Versandts. Vergl. oben, § 52 Anm. 5 (zu Art. 34). Dagegen ist in den Fällen des Art. 35 eine Deklaration des Interesses an der Lieferung ausgeschlossen. Vergl. oben, § 53 a. E.

[6]) während nach französischem Recht (C. civ. Art. 1150) der Schaden, welcher nicht vorausgesehen werden konnte, nur im Falle der Arglist des Schuldners ersetzt wird.

[7]) Im Gegensatz hierzu werden nach französischem Recht (Code civil Art. 1151) selbst im Falle der Arglist nur derjenige erlittene Verlust und entgangene Gewinn ersetzt, welche unmittelbare und natürliche Folge der Nichterfüllung sind. — Mit Unrecht will Gasca III. P. 269 die hier und in Anm. 6 erwähnten Beschränkungen des französischen Rechts auch auf die Bestimmungen des Art. 38 anwenden. Da das Uebereinkommen nicht unterscheidet, hat es auch der Ausleger nicht zu thun. Auch liegt in der Bezahlung einer Prämie ein innerer Grund zur Ausdehnung der gewöhnlichen Haftungs-Grundsätze.

[7a]) In der III. Konf. war von russischer Seite beantragt worden, vom Schadensnachweis abzusehen, da ein solcher dem Grundsatz der Versicherung widersprechen würde. Die Kommission, an welche dieser Antrag verwiesen wurde war aber — unter Zustimmung der Konferenz — der Ansicht, wie für die in diesem Artikel erwähnte Entschädigungsforderung das allgemeine Rechtsprinzip beizubehalten ist, daß der Kläger die Höhe des Schadens zu beweisen hat. Die behauptete Analogie mit der Versicherung bestehe nicht, nnd wenn sie bestehen würde, so würde dadurch der russische Vorschlag keineswegs begründet werden. Der Versicherte, welcher Vergütung von Versicherung erkauft, habe ja auch, insofern keine taxirte Police vorliegt, den Betrag des Schadens zu beweisen.

dem Minderwerth des beschädigten Gutes auch jener weitere Schaden[8]) zu ersetzen, jedoch nur bis zur Höhe des als Interesse an der Lieferung deklarirten Betrages.

Der Beweis ist nach Maßgabe der Gesetze des Prozeßgerichts zu erbringen. Art. 55.[9])

c. Nach dem Wortlaute des Art. 38 Abs. 1 sind die Fälle der Minderung und der Beschädigung denjenigen des gänzlichen Verlustes derart gleichgestellt, daß auch in den ersteren Fällen der nachgewiesene weitere Schaden bis zur vollen Höhe der deklarirten Summe ersetzt wird. Es fragt sich indeß, ob dies auch die Absicht des Gesetzes war, und ob dasselbe nicht vielmehr dahin zu interpretiren ist, daß in diesen Fällen das zu ersetzende Maximum nur pro rata der Minderung oder der Beschädigung zu verstehen ist.

Für eine derartige beschränkende Auslegung mangelt es an genügenden Anhaltspunkten. Vielmehr ist anzunehmen, daß das Gesetz absichtlich nicht unterscheidet, da unter Umständen selbst durch eine geringfügige Verminderung oder Beschädigung des Gutes das volle Interesse verletzt sein kann, und der Zweck der Deklaration dieses Interesses gerade darin besteht, den Berechtigten ganz in dieselbe Lage zu setzen, wie wenn die Lieferung des Gutes in durchaus un- unverändertem Zustande erfolgt wäre.

2. Im Falle der Ueberschreitung der Lieferfrist.

Diese Wirkung der Deklaration des Interesses an der Lieferung wird weiter unten an geeigneter Stelle erörtert werden.[10])

---

[8]) Der Art. 38 ist nicht etwa dahin zu verstehen, daß die deklarirte Summe den Gesammtwerth des Schadens, einschl. des Werthes des Gutes erreichen muß, damit der volle Schaden ersetzt werde. Es genügt die Deklaration desjenigen Theiles des Schadens, der nicht auch ohne Deklaration ersetzt wird.

[9]) Die in dem Entwurfe der I. Konf. enthaltene Bestimmung, daß über das Vorhandensein und die Höhe eines solchen weiteren Schadens der Richter nach freier, aus dem Inbegriff der Verhandlungen geschöpfter Ueberzeugung entscheidet, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein, ist in den Verhandlungen der II. Konf. gestrichen worden. s. unten, § 74 (zu Art. 55).

Indeß deutet der Ausdruck „kann zugesprochen werden" im Abs. 1 des Art. 38 an, daß dem Richter bei Würdigung des Beweises ein gewisses freies Ermessen zustehen soll. — In Deutschland ist der erwähnte Grundsatz des freien richterlichen Ermessens, gemäß Civ.Pr.Ordn. Artt. 259 u. 260, für alle Rechtsstreitigkeiten maßgebend. Auch kann nach dem letzterwähnten Artikel der Beweisführer zur eidlichen Schätzung des Schadens oder des Interesses zugelassen werden.

[10]) s. § 58 (zu Art. 40 Abs. 2).

II. Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist.

§ 57.

1. Voraussetzungen dieser Haftung (Art. 39).

Die Rechte sämmtlicher Vertragsstaaten stimmen darin überein, daß die Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Frachtführer im Allgemeinen auch für die Folgen der Verspätung der von ihr übernommenen Transporte einzustehen hat. Die näheren Voraussetzungen[1]) dieser Haftpflicht sind indeß in den verschiedenen Rechtsgebieten nicht gleichmäßig normirt.

Auch in dieser Frage trennen sich die Gesetzgebungen in zwei Hauptgruppen.

Nach den Grundsätzen des französischen Rechts haftet die Eisenbahn für die Versäumung der Lieferfrist unter den gleichen Voraussetzungen, wie für die Fälle des Verlustes und der Beschädigung.[2]) Der Art. 104 des Code de commerce läßt (wie der vom Kommissionär handelnde Art. 97) eine Ausnahme von der Schadensersatzpflicht nur für Fälle höherer Gewalt zu,[3]) indem er bestimmt: „Wenn in Folge höherer Gewalt der Transport nicht innerhalb der bedungenen Frist ausgeführt ist, findet eine Entschädigungsforderung gegen den Frachtführer wegen Verspätung nicht statt."

Dagegen bestimmt das deutsche und das österreichische Handelsgesetzbuch[4]) im Art. 397: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können."

---

[1]) Ueber die Frage, in welcher Höhe die Ersatzleistung zu erfolgen hat, s. den folg. § 58 (zu Art. 40).

[2]) s. oben, § 47 (zu Art. 30) und § 55 (zu Art. 37).

[3]) Aehnliche Bestimmungen enthalten:
Codice di commercio von 1865 Art. 78.
Codice di commercio von 1882 Art. 403 Abs. 2.
Niederländisches Handelsgesetzbuch Art. 92.
Niederländisches Betriebs-Reglement § 68.
Schweizerisches Transportgesetz Art. 23 Abs. 1.
Schweizerisches Transport-Reglement § 126 Ziff. 1.

[4]) Ebenso:
Ungarisches Handelsgesetzbuch Art. 400.
Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 69 Abs. 1.
Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 110.

In den Verhandlungen der I. Berner Konferenz [5]) waren in dieser Hinsicht — entsprechend dem Entwurfe der deutschen Kommissare (Art. 26) und im Gegensatze zum schweizerischen Entwurfe (Art. 18), welcher die Fälle der Verspätung denjenigen des Verlustes und der Beschädigung gleichstellt — die Grundsätze des deutschen Rechts mit großer Mehrheit angenommen worden. Durch die II. Konferenz [6]) erhielt der Art. 39 die nachstehende Fassung, welche, wie unten näher gezeigt werden soll, [7]) der Anschauung des französischen Rechts näher kommt:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte."

Zur Begründung einer Entschädigungsforderung wegen verspäteter Lieferung gehört hiernach das Zusammentreffen dreier Voraussetzungen, nämlich: daß eine Versäumung der Lieferfrist vorliegt, daß dadurch ein Schaden erwachsen ist und daß der Eisenbahn eine Entschuldigung der erwähnten Art nicht zur Seite steht.

I. Die erste Voraussetzung ist „Versäumung der Lieferfrist", d. h. deren ungerechtfertigte Ueberschreitung, oder, wie sich Art. 40, gleichfalls im Anschluß an den gewöhnlichen Sprachgebrauch [8]) ausdrückt, eine „Verspätung". Hierbei kommen folgende Gesichtspunkte in Betracht:

1. Ob eine Verspätung vorliegt und wie groß sie ist, kann nur nach Maßgabe der Vorfrage beantwortet werden, wie hoch sich im einzelnen Falle die Lieferfrist stellt. Diese Frage ist — wie oben im § 33, insbesondere unter B, gezeigt wurde, in erster Linie nach den über die Maximal-Lieferfristen, sowie über die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfrist im Art. 14 des Uebereinkommens und im Art. 6 der Ausführungsbestimmungen aufgestellten Grundsätzen zu beantworten. In zweiter Reihe kommen

---

[5]) Prot. der I. Konf. S. 43/44 (zu Art. 26), 74.

[6]) Prot. der II. Konf. S. 53/54, 122.

[7]) s. Nr. III dieses Paragraphen.

[8]) Die allgemein angenommene Sprachweise zu verbessern, wie dies Schwab S. 289 ff. dem Uebereinkommen zumuthet, war offenbar nicht dessen Aufgabe. Noch weit weniger aber scheint uns Hr. Schwab selbst zum Reformator der Rechtssprache berufen zu sein.

etwaige Tarifbestimmungen wegen verlängerter oder abgekürzter Lieferfristen in Betracht: erstere indeß nur für sog. Spezialtarife auf Grund des Art. 14 Abs. 2, letztere nur, sofern für die ganze Beförderungsstrecke ein einheitlicher Tarif besteht, in welchem die Lieferfristen nach Maßgabe der Grundsätze des Uebereinkommens festgesetzt sind.

2. Unter allen Umständen ist es zur Begründung des Anspruches auf Schadensersatz wegen Versäumung der Lieferfrist erforderlich, daß die hiernach für den einzelnen Fall sich ergebende Gesammtlieferfrist überschritten würde. Die Verspätung auf einer einzelnen Bahn ist also gleichgültig, sofern sie auf der übrigen Transportstrecke wieder gutgemacht ist.[9]) Ebenso begründet der Umstand, daß die Expeditionsfrist (Ausführungsbestimmungen § 6 lit. a Nr. 1 und b Nr. 1) oder die Transportfrist (s. ebendaselbst Nr. 2) allein überschritten ist, noch keine Verspätung, sobald nur die Gesammtlieferfrist eingehalten wurde.

3. Der Beweis der Versäumung der Lieferfrist ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen von demjenigen zu führen, der daraus einen Anspruch ableitet, folglich vom Absender oder vom Empfänger, welcher zur Erhebung des Anspruchs legitimirt ist.[10]) Es genügt indeß in dieser Hinsicht (vergl. Nr. II) gemäß Art. 39 der Beweis der Thatsache der Ueberschreitung der durch das Uebereinkommen und die Tarife festgesetzten Lieferfrist, da es Sache der Eisenbahn ist, den Gegenbeweis zu führen, daß sie die Verspätung nicht zu vertreten habe (s. Nr. III). Der Berechtigte wird sich zur Erbringung des ihm obliegenden Beweises in der Regel der Berufung auf den Frachtbrief bedienen können, der ja den Datumstempel der Versandt- wie der Empfangsstation, auch etwaige Vermerke wegen Zuschlagsfristen tragen muß, somit gegebenen Falles die zum Nachweis, daß die Lieferfrist überschritten wurde, erforderlichen Angaben enthält. Die Führung einer besonderen dienstlichen Untersuchung ist deshalb für Verspätungsfälle der Eisenbahn nicht zur Pflicht gemacht.[11]) Sie wird eine solche aber in ihrem eigenen Interesse stets dann führen, wenn es sich darum handelt, für den ihr nachgelassenen Gegenbeweis — s. unter Nr. II und III — rechtzeitig Material zu sammeln.

---

[9]) Vergl. oben, § 33 Nr. I a. E.

[10]) Vergl. oben, § 44 (zu Art. 26).

[11]) s. oben, § 43 (zu Art. 25).

II. Die bloße Thatsache einer der Eisenbahn zur Last fallenden Verspätung ist noch nicht hinreichend, die Eisenbahn zur Bezahlung einer Entschädigung zu verpflichten. Es muß noch das Vorhandensein eines Schadens hinzukommen, der dem Berechtigten aus der vertretbaren Lieferfrist-Ueberschreitung erwachsen ist.

1. Es ist nicht nöthig, daß die Verspätung die einzige Ursache des Schadens war: es genügt, daß dieselbe mitgewirkt hat, den Schaden herbeizuführen. Im Uebrigen ist jede Art von Schaden genügend: mag er a) direkter Verlust oder entgangener Gewinn sein, mag der Schade b) zur Zeit des Vertragsabschlusses voraussehbar gewesen sein oder nicht, mag er c) eine unmittelbare und direkte oder nur eine mittelbare und indirekte Folge der vertretbaren Ueberschreitung der Lieferfrist sein.[12])

2. Den Beweis des Schadens hat nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen derjenige zu führen, welcher den Schadensersatz verlangt. Eine Ausnahme machen die Bestimmungen im Art. 40, welcher zufolge auch ohne Nachweis eines Schadens eine beschränkte Entschädigung bis zur Höhe eines Theiles der Fracht oder der ganzen Fracht gefordert werden kann. Indeß heben jene Bestimmungen auch für die in Art. 40 vorgesehenen Fälle das in Art. 39 statuirte Prinzip nicht auf, daß ein Schaden vorhanden sein muß, um Schadensersatz wegen Verspätung zu rechtfertigen. Indem sie den Berechtigten nur vom Beweis des Schadens befreien, begründen sie nicht mehr und nicht weniger, als eine einfache Rechtsvermuthung dafür, daß unter gewissen Umständen ein Schaden von einer gewissen Höhe entstanden sei. Es bleibt der Eisenbahn also auch in diesem Falle der Gegenbeweis offen, daß ein Schaden überhaupt nicht vorliege oder daß der wirklich entstandene Schaden geringer sei, als der ohne Schadensnachweis zu ersetzende Theil der Fracht. Nichts berechtigt zu der Annahme, daß es die Absicht des Uebereinkommens war, diesen Gegenbeweis auszuschließen und nach der einen oder der anderen Richtung hin eine Fiktion aufzustellen.[13]) In den meisten Fällen wird es allerdings unmöglich sein, diesen Gegenbeweis zu liefern oder auch nur anzutreten. Aber wenn z. B. die Verzögerung einer Sendung thatsächlich die Wirkung gehabt hat, dem Empfänger

[12]) Das Gesetz unterscheidet nicht. Anders verhält sich dies zu b und c nach französischem Recht: Code civil Artt. 1150, 1151. Vergl. oben, § 56 (zu Art. 38).

[13]) s. auch unten, § 58 bei Anm. 7.

in Folge des Hinaufgehens der Course einen höheren Preis für die Waare zu verschaffen, so sieht man nicht ein, warum es der Eisenbahn versagt sein soll, diesen Nachweis zu führen und sich dadurch von ihrer Ersatzverbindlichkeit frei zu machen. Andernfalls würde sich der Empfänger auf Kosten der Eisenbahn bereichern, was nicht in der Absicht des Uebereinkommens liegen kann.

III. Die Eisenbahn kann sich von der ihr nach Maßgabe der voranstehenden Nummern obliegenden Schadensersatzpflicht frei machen, wenn sie beweist, „daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte," oder, wie der französische Text sagt: „von einem Umstande, welcher von ihrem Willen und ihrer Handlung unabhängig ist." Beide Texte sind — wenn auch nicht den Worten, so doch dem Sinne nach — vollkommen gleichbedeutend und besagen nicht mehr und nicht weniger, als eine analoge Anwendung der in Art. 30 für den Verlust und die Beschädigung des Gutes ausgesprochenen Haftungsgrundsätze auf die Fälle der Verspätung, nämlich:

1. Die in Rede stehende Bestimmung des Art. 39 umfaßt die Fälle der höheren Gewalt, in dem oben bei der Erörterung der Haftbarkeit der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung erörterten Sinne.[14])

Der vom Willen und der Handlung der Eisenbahn unabhängige Umstand kann zunächst ein von Außen kommendes, zwingendes Ereigniß sein, welches die Eisenbahn weder selbst noch durch ihre Bediensteten[15]) herbeigeführt und dessen Eintritt wie dessen Folgen sie durch Anwendung aller von ihr nach der Lage des Falles und mit Rücksicht auf die Natur des Eisenbahnbetriebes zu verlangenden Sorgfalt nicht abzuwenden vermochte. Und ein derartiges Ereigniß gerade ist es, welches den Begriff der höheren Gewalt ausmacht.

Auch in den Fällen der Verspätung kann das entlastende Ereigniß ebensogut Naturgewalt, als zwingende Handlung dritter Personen sein. Aber die Eisenbahn haftet nicht nur für ihre eigenen Handlungen und diejenigen ihrer Leute sowie für den Zustand der Bahn und der Betriebsmittel[16]), selbst wenn ein Verschulden nicht

---

[14]) s. § 47 II⁴ (zu Art. 30).

[15]) Vergl. oben § 46 (zu Art. 29).

[16]) Wieweit sie für die Zulänglichkeit der Betriebsmittel haftet, wird nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurtheilen sein. Wenn Art. 403 Abs. 3 des italienischen H.G.B. von 1882 bestimmt: „Der Mangel an hin-

nachgewiesen ist, sondern sie haftet auch für denjenigen Zufall, welchen sie im obigen Sinne abzuwenden vermochte. Nur der unabwendbare Zufall enthält die Merkmale der Umstände, welche durch Art. 39 als entlastend bezeichnet sind.

Dieser Artikel enthält somit in seiner jetzigen Fassung zweifellos den dem Art. 104 des Code de commerce entlehnten Grundsatz, daß die Eisenbahn — abgesehen von den weiter unten zu erwähnenden Entlastungsgründen[17]) — sich nur durch den Beweis höherer Gewalt von der Haftung für den aus der Verspätung entstehenden Schaden frei machen kann. Aber es liegt ebenso zweifellos in der Absicht des Uebereinkommens, daß die Handhabung dieses Grundsatzes den Umständen des einzelnen Falles und den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes Rechnung trage. Die Eisenbahn hat bei der Vorsorge, welche sie zur Verhütung von Unfällen und ihrer Folgen — namentlich auch bei Verspätung — anzuwenden hat, kein größeres Maß von Sorgfalt zu leisten, als man es vernünftiger Weise von einem ordentlichen Frachtführer erwarten kann. Hiernach wird die praktische Anwendung des Art. 39 sofern sie nach den Intentionen der Redaktoren des Uebereinkommens erfolgt, sich von derjenigen des Art. 397 des deutschen Handelsgesetzbuches wohl wenig unterscheiden.[18])

---

reichenden Transportmitteln genügt nicht, um die Verspätung zu entschuldigen", so wird dies auch für das internationale Recht in dem Sinne gelten, daß diese Thatsache allein zur Entschuldigung nicht genügt. Sie kann aber ein Entlastungsgrund werden, wenn sie durch besondere Umstände, z. B. Kriegsereignisse, außergewöhnlichen Güterandrang 2c. herbeigeführt ist, auf welche die Eisenbahn mit den gewöhnlichen Verkehrsmitteln nicht wohl gerüstet sein konnte. Vergl. auch oben, § 5 II² a. E.

[17]) s. die folgenden Nrn. 2 und 3.

[18]) Dahin ist auch der Bericht der I. Kommission in dem Prot. der II. Konf. S. 122 zu verstehen, welcher besagt: „Die redaktionelle Aenderung am Schlusse des Artikels wurde nach dem Wunsch der Majorität vorgenommen, ohne daß es die Absicht gewesen wäre, an dem Sinne des Artikels etwas zu ändern." Nachdem von deutscher Seite zur Begründung des Antrages auf Annahme der Grundsätze des Art. 397 des D. H.G.B. im Hinblick auf die praktische Handhabung der entsprechenden Vorschrift des Code de commerce behauptet worden war, der deutsche Vorschlag wolle nichts Anderes, als was die Länder des französischen Rechts eigentlich auch haben (Prot. der I. Konf. S. 44 oben), konnte man sich dem dringenden Wunsche der letzteren, die betreffende Bestimmung formell mehr dem französischen Recht anzuschließen, kaum entziehen. Und dies um so weniger, als der Begriff der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers (D. H.G.B. Art. 397) der französischen Jurisprudenz fremd ist. Vergl. Prot. der I. Konf. S. 43 zu Art. 26.

2. Einen weiteren Entschuldigungsgrund würde — im Sinne des letzten Satzes des Art. 39 — der Umstand bilden, daß die Verspätung durch das eigene Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch eine von der Eisenbahn nicht verschuldete Weisung desselben herbeigeführt ist. Denn auch derartige Verspätungen sind unabhängig vom Willen und der That der Eisenbahn. Das in dieser Hinsicht oben, im § 47 Nr. II 1 und 2 Bemerkte gilt auch für die Fälle der Verspätung.

3. Ebenso ist die Eisenbahn entschuldigt bei Lieferfristüberschreitungen, welche durch die Natur des zu transportirenden Gegenstandes oder durch äußerlich nicht erkennbare, sowie durch erkennbare, aber durch Revers anerkannte Mängel der Verpackung des Transportobjektes herbeigeführt sind. Auch derartige Ursachen der Verzögerung sind solche, „welche die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte." Vergl. oben § 47 Nr. 3. Wenn z. B. eine Sendung Südfrüchte umgeladen werden muß, um sie vor dem Umsichgreifen der Fäulniß zu bewahren, oder wenn ein Faß Wein ohne Verschulden der Eisenbahn leck geworden ist und reparirt werden muß, so ist in beiden Fällen die Eisenbahn nicht für die Verzögerung haftbar, welche durch die erwähnten Vorgänge entstanden ist, da sie außerhalb ihrer Willenssphäre lagen.

§ 58.

2. Höhe des Schadensersatzes für Versäumung der Lieferfrist (Art. 40).

Auch diese Materie ist im Uebereinkommen in der Weise geregelt, daß die Bestimmuugen des internationalen Rechts ein Kompromiß zwischen den in den verschiedenen Vertragsstaaten herrschenden Rechtsanschauungen enthalten, welche sich nach folgenden Hauptgesichtspunkten unterscheiden:

Nach den Grundsätzen des französischen Rechts wird der volle durch die vertretbare Verspätung verursachte Schaden ersetzt, sofern er voraussehbar und die unmittelbare Folge der Verspätung war: Code de comm. Art. 104 in Verbindung mit Code civ. Art. 1146 ff. Indeß ist eine Beschränkung durch Vertrag oder Reglement gestattet, sofern sie nicht als der guten Sitte zuwiderlaufend zu befrachten ist. Insbesondere sind die Bestimmungen gewisser Spezialtarife, welchen zufolge bei Verspätungen nur ein bestimmter Theil der Fracht zu

ersetzen ist, durch die Gerichte als gültig anerkannt.[1]) Dagegen besteht kein Zwang gegen die Eisenbahn, bei Verspätungen einen zum Voraus bestimmten Frachtantheil zu erstatten.[2])

Nach dem Deutschen Handelsgesetzbuch haftet die Eisenbahn zwar gleichfalls grundsätzlich für den Schaden, welcher durch die von ihr verschuldete Verspätung entstanden ist: H.G.B. Art. 397. Durch Art. 427 Nr. 2 des H.G.B. ist aber das Geding gestattet, daß die Höhe dieses Ersatzes den im Frachtbrief als „Interesse an der rechtzeitigen Lieferung" deklarirten Betrag und in Ermanglung einer solchen Deklaration einen im Voraus bestimmten Normalsatz, eventuell eine Quote der Fracht, nicht übersteigen soll. Und von dieser Erlaubniß ist im § 70 des bisherigen Betriebs-Reglements Gebrauch gemacht.[3])

Aehnliche Bestimmungen waren im Entwurf der deutschen Kommissare vorgeschlagen, auch mit einigen leichten Modifikationen durch die I. Konferenz angenommen worden.[4]) Die II. Konferenz hat auf Antrag eines der italienischen Delegirten eine detaillirtere Abstufung der Skala des zu ersetzenden Frachtantheils im Verhältniß zu ge-

---

[1]) So namentlich bei den sog. „tarifs à retenues fixes", nach welchen nur $1/10$ der Fracht zu erstatten ist, allerdings unter dem Vorbehalt, daß in Fällen erheblicheren Schadens daneben die Grundsätze des gemeinen Rechts zur Anwendung kommen, und bei den sog. tarifs à retenue graduée, bei welchen dieser Vorbehalt nicht Platz greift. Sarrut Nr. 672—676 und die daselbst citirten Aussprüche des französischen Kassationshofes.

[2]) s. Sarrut Nr. 668.

[3]) Nach § 70 des bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Betriebs-Reglements beträgt die Vergütung:

I. ohne Nachweis eines Schadens:
   a. bei Frachtgütern: für eine Verspätung von mehr als 1 Tag bis zu 3 Tagen $1/4$, bis zu 8 Tagen $1/3$, über 8 Tage die Hälfte der Fracht,
   b. bei Eilgütern: für eine Verspätung von mehr als 12 Stunden bis 24 Stunden $1/4$, bis zu 3 Tagen $1/3$, über 3 Tage die Hälfte der Fracht.

II. Beim Nachweis eines Schadens:
   1. im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung: die deklarirte Summe bis zur Höhe des Schadens,
   2. in Ermangelung einer solchen Deklaration:
      a. falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, die halbe Fracht,
      b. falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, die ganze Fracht.

Wegen der neuen Reglements s. Anm. 9.

[4]) Prot. der I. Konf. S. 44, 75, 91. Schon nach den Beschlüssen dieser

wissen Quoten der Lieferfrist, um welche die Sendung verspätet worden ist, angenommen.[5]) Demgemäß ist durch Art. 40 des Uebereinkommens Nachstehendes festgesetzt:

I. Vergütung **ohne Deklaration des Interesses an der Lieferung.**

„Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können **ohne Nachweis eines Schadens** folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschl.	$^{1}/_{10}$ der Lieferfrist:	$^{1}/_{10}$ der Fracht,
" " " " "	$^{2}/_{10}$ " "	$^{2}/_{10}$ " "
" " " " "	$^{3}/_{10}$ " "	$^{3}/_{10}$ " "
" " " " "	$^{4}/_{10}$ " "	$^{4}/_{10}$ " "
Bei einer Verspätung von längerer Dauer:		$^{5}/_{10}$ " "

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden."

II. Vergütung **im Falle der Deklaration eines Interesses an der Lieferung.**

„Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können **ohne Nachweis eines Schadens** folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschl.	$^{1}/_{10}$ der Lieferfrist:	$^{2}/_{10}$ der Fracht,
" " " " "	$^{2}/_{10}$ " "	$^{4}/_{10}$ " "
" " " " "	$^{3}/_{10}$ " "	$^{6}/_{10}$ " "
" " " " "	$^{4}/_{10}$ " "	$^{8}/_{10}$ " "
Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.		

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden

Konferenz ist die ursprünglich vorgesehene „Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung" als in der „Deklaration des Interesses an der Lieferung" inbegriffen weggefallen.

[5]) Prot. der II. Konf. S. 54, 122/123. Prot. der III. Konf. S. 17/18, 55. Es ist dies das System der sog. tarifs à retenue graduée, welches auch von der französischen Jurisprudenz vertheidigt und vom französischen Kassationshof (Urtheil v. 15. März 1869) als jeden weiteren Ersatz — die Fälle von Betrug ausgenommen — ausschließend anerkannt ist. Sarrut Nr. 673 ff. Vergl. auch Anm. 1.

Ein ähnliches Prinzip ist ausgesprochen in Art. 403 Abs. 1 des vom 1. Januar 1883 ab geltenden italienischen Handelsgesetzbuchs und im Art. 139 des italienischen Tarifs. Das russische H.G.B. Art. 110 bestimmt als Entschädigung 5 pCt. der Fracht für jede versäumte 24 Stunden, auch ohne Eintritt eines Schadens, und als Maximum die ganze Fracht. Vergl. Anm. 9.

Fällen[6]) darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen."

Die vorstehenden Bestimmungen betreffen lediglich die Höhe des im Falle der Verspätung zu leistenden Ersatzes. Ihre Anwendung setzt also voraus, daß eine Verbindlichkeit der Eisenbahn zum Schadensersatz wegen Verspätung nach Maßgabe des Art. 39 überhaupt vorliegt. Dies ist aber nur der Fall, wenn und insoweit durch die Verspätung ein Schaden entstanden ist. Selbst in denjenigen Fällen, in welchen die vorgesehene Vergütung ohne Nachweis eines Schadens zu leisten ist (Art. 40 Abs. 1 und 3), bleibt der Eisenbahn der Gegenbeweis vorbehalten, daß die Verspätung keinen oder einen geringeren Schaden verursacht hat.[7]) Ebenso kann sich die Eisenbahn gemäß Art. 39 von jedem Ersatz freimachen durch den Nachweis, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Unter der Voraussetzung also, daß eine Ersatzverbindlichkeit überhaupt begründet ist, wird die Höhe des zu leistenden Ersatzes in der Weise geregelt, daß zu unterscheiden ist, ob eine Deklaration des Interesses an der Lieferung[8]) stattgefunden hat (Art. 40 Abs. 1 u. 2) oder nicht (Art. 40 Abs. 3 u. 4), und daß es in jedem dieser beiden Fälle wieder darauf ankommt, ob ein Schade nachgewiesen wird, oder nicht.[9])

Hiernach würde beispielsweise, wenn die Lieferfrist 10 Tage beträgt, die Ablieferung aber erst im Laufe des 12. Tages erfolgt,[10]) die Verspätung 2 Tage = $^2/_{10}$ der Lieferfrist, somit der ohne Nachweis eines Schadens zu leistende Ersatz mangels Interesse-Deklaration

---

[6]) d. h. mag ein Schade nachgewiesen sein oder nicht.

[7]) Vergl. oben, § 57 II[2].

[8]) Ueber das Wesen und die Voraussetzungen dieser Deklaration s. oben § 56 (zu Art. 38). Eine derartige Deklaration ist bei der Anwendung von sog. Spezialtarifen mit Maximal-Entschädigungssätzen (Art. 35) nicht zulässig. Vergl. oben, §§ 53 und 56.

[9]) Der Art. 40 hat im Vereins-Reglement (§ 78) wie auch in den bis jetzt bekannt gewordenen internationalen Tarifen unveränderte Aufnahme gefunden. In der neuen deutschen Verkehrs-Ordnung und im neuen österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement (§ 87) sind diese Vorschriften mit der Abweichung rezipirt, daß die Vergütung sich nach vollen Tagen der Verspätung abstuft, auch ohne Nachweis eines Schadens nur zu leisten ist, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt.

[10]) Im Sinne des Uebereinkommens (arg. § 6 Abs. 1 und Abs. 5 der Ausf.-Best.) wird auch hier von Mitternacht zu Mitternacht nach ganzen Tagen zu rechnen, somit ein angebrochener Tag für voll anzunehmen sein.

$^2/_{10}$ und im Falle eines solchen $^4/_{10}$ der Fracht betragen, letzteres jedoch nur bis zur Höhe des deklarirten Betrages.

Den Fall der Arglist und der groben Fahrlässigkeit (Art. 41) ausgenommen, ist der Richter nicht befugt, unter irgend einem Titel dem Berechtigten eine höhere Entschädigung, als die im Art. 40 vorgesehene, zuzusprechen.[11])

III. Gemeinsames für Verlust, Beschädigung und Verspätung.

§ 59.

1. Einfluß von Arglist und grober Fahrlässigkeit auf die Höhe des Schadensersatzes (Art. 41).

Es ist ein Grundsatz des gemeinen Rechts, daß jede Verabredung, nach welcher eine Partei nicht für die Folgen ihrer Arglist einzustehen hätte, als den guten Sitten widersprechend, ohne Rechtswirkung bleibt. Was insbesondere den Frachtvertrag anbelangt, so ist in den Rechten sämmtlicher vertragschließenden Staate nicht nur jener Grundsatz ohne Ausnahme anerkannt, sondern es trifft auch den Frachtführer, welcher sich der Arglist (dolus) oder auch nur eines groben Versehens (culpa lata) bezw. einer böslichen Handlungsweise schuldig macht, eine verschärfte Verantwortlichkeit.[1])

Indeß treten in dieser Beziehung immerhin gewisse Verschiedenheiten der einzelnen Gesetzgebungen, namentlich zwischen den beiden

[11]) Er kann insbesondere den Kläger nicht ermächtigen, das verspätet angekommene Gut der Eisenbahn statt der Fracht zu überlassen (laisser pour compte). Eine derartige Befugniß, wie sie nach französischem Recht von den Gerichten unter Umständen angenommen worden ist (s. Sarrut No. 661—663, Bédarride No. 511 ff.), würde den Intentionen des internationalen Uebereinkommens nicht entsprechen.

[1]) Vergleiche:

Deutsches und österreichisches H.G.B. Art. 396 letzter Absatz und 427 letzter Absatz.

Ungar. H.G.B. § 399, letzter Absatz und 429, letzter Absatz.

Bisheriges deutsches, österreichisches, ungarisches und Vereins-Reglement § 68, letzter Absatz. Neue Regl. § 88 bezw. Ver.Regl. § 79.

Code civil Art. 1150, 1151.

Codice di commercio von 1865 Art. 82 in Verbindung mit Art. 1227 und 1229 des ital. Civ.Ges.B.

Codice di commercio von 1882 Art. 405 Abs. 2.

Niederländ. H.G.B. Art. 91, Betriebsreglement § 67 letzter Abs., § 69 Abs. 4.

Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 45.

Schweiz. Transport-Gesetz Art. 27.

Haupt-Rechtssystemen hervor. Nach französischem Recht (Code civil Art. 1150) begründen die Fälle der Arglist (dol) eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß nur der voraussehbare Schaden zu vergüten ist. Dagegen erleidet der weitere allgemeine Grundsatz des französischen Civilrechts, daß nur für den Schaden gehaftet wird, welcher eine unmittelbare und direkte Folge der Nichterfüllung ist (C. civ. Art. 1151), selbst im Falle der Arglist keine Ausnahme. Nach den Grundsätzen des Deutschen Rechts (D.H.G.B. Artt. 396 a. E. und 427 a. E. und bisherige Reglements § 68 a. E.) hat die Eisenbahn, wenn ihr „bösliche Handlungsweise" nachgewiesen wird, den vollen Schaden zu ersetzen; es kann insbesondere in diesem Falle eine Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden. Unter „böslicher Handlungsweise" ist außer der Arglist ein dieser nahe kommender Grad von Verschulden verstanden. Dies ist namentlich der frevelhafte Muthwille, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewußt ist.[2]) Es ist indeß von Deutscher Seite kein Versuch gemacht worden, diesen etwas komplizirten und für die praktische Handhabung schwierigen Begriff in das internationale Recht einzuführen.

Die Bestimmungen des Uebereinkommens sind dem Publikum günstiger, als beide Rechtssysteme, indem in allen Fällen der Arglist oder des groben Verschuldens seitens der Eisenbahn voller Schadensersatz zu leisten ist. Sie finden sich schon im schweizerischen Entwurfe und haben im Laufe der Verhandlungen eine wesentliche Veränderung nicht erfahren.[3]) Es bestimmt nämlich Art. 41:

„Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist."

Im Einzelnen ist hierzu Folgendes zu bemerken:

I. Die Anwendung dieser Bestimmung hat zur Voraussetzung:

---

[2]) s. die Prot. der Nürnberger Konferenz S. 4780 ff., 5112 ff., 5121. In gleichem Sinne ist eine große Anzahl von Enscheidungen des D. Reichs-Oberhandelsgerichts und des D. Reichsgerichts ergangen.

[3]) Schweizerischer vorläuf. Entwurf Art. 22.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 27a.
Prot. der I. Konf. zu Art. 27a und 27b, S. 44, 83.
Prot. der II. Konf. zu Art. 41, S. 44, 123.

1. daß überhaupt auf Grund des Frachtvertrags Schadensersatz zu leisten ist: sei es für gänzlichen oder theilweisen Verlust, für Beschädigung oder für Verspätung. Ob ein solcher Fall vorliegt, ist nach den Artt. 29—33 und 39 zu beurtheilen. Mit andern Worten, der Art. 41 hat nur die Höhe, nicht die Existenz des zu ersetzenden Schadens im Auge. Er begründet nur eine Ausnahme von den Bestimmungen der Artt. 34, 35, 37, 38 und 40, nicht auch von denjenigen der Artt. 29—33 und 39 des Uebereinkommens, und ebensowenig von dem in Art. 43 erwähnten Falle.

Die in Art. 41 vorgesehene Vergütung des vollen Schadens hat zur weiteren Voraussetzung:

2. daß der Schaden, für welchen Ersatz zu leisten ist, seine Ursache in Arglist oder grobem Verschulden seitens der Eisenbahn hat. Es muß also zunächst

a. überhaupt Arglist oder grobes Verschulden seitens der Eisenbahn vorgekommen sein.

Diese Begriffe sind im Uebereinkommen nicht definirt. Man ist davon ausgegangen, daß in dieser Beziehung die Grundsätze des römischen Rechts gleichmäßig zur Anwendung kommen. Nach diesen ist im Allgemeinen unter Arglist die auf Herbeiführung des Schadens gerichtete Absicht zu verstehen, unter grobem Verschulden ein hoher Grad von Nachlässigkeit oder Sorglosigkeit. In letzterer Beziehung handelt es sich hier um die gröbliche Mißachtung der dem Frachtführer als solchem obliegenden Pflichten, welche vornehmlich darin bestehen, das Gut, soweit es die eigenthümliche Natur des Eisenbahntransports erlaubt, in gutem Zustande zu erhalten (custodia) und rechtzeitig an seine Bestimmung zu befördern. Es genügt aber zur Anwendung des Art. 41 nicht jede Zuwiderhandlung, sondern nur eine grobe Verletzung dieser Pflicht. Andernfalls kommen die gewöhnlichen Grundsätze bezüglich der Höhe des zu leistenden Ersatzes zur Anwendung (Artt. 34—40 verglichen mit Art. 41).

Ob das Verschulden ein grobes (schweres) ist, hat der Richter nach Lage des einzelnen Falls zu beurtheilen. Bei Erwägung dieser Frage wird er nicht vergessen, daß nicht nur an und für sich nicht jedes Verschulden ein schweres ist, sondern daß auch die eigenthümliche Natur des Eisenbahnbetriebes gewisse an sich nicht leicht entschuldbare Versehen weniger schwer erscheinen läßt, daß insbesondere die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transports eine minutiöse Sorgfalt ausschließt, und daß die Eisenbahn

auch in der Wahl ihres Personals nicht absolut frei ist. Unter Berücksichtigung dieser und ähnlicher Umstände kann ein Verschulden, welches unter andern Verhältnissen ein schweres wäre, beim Eisenbahntransport weniger schwer erscheinen. Es wäre um so nutzloser, sich hier in eine Kasuistik einzulassen, als die Umstände des einzelnen Falles, welche das Ermessen des Richters bestimmen, selten genau die gleichen sind.

Im Uebrigen ist es gleichgültig, ob die Arglist bezw. das grobe Verschulden der Eisenbahnverwaltung als solcher oder ihren Leuten oder sonstigen Personen zur Last fällt, deren sie sich bei Ausübung des Eisenbahntransports bedient: Art. 41 in Verbindung mit Art. 29.

b. Es genügt nicht, daß Arglist oder grobes Verschulden überhaupt bei dem fraglichen Transporte seitens der Eisenbahn vorgekommen sind; sie müssen die Ursache des Schadens sein. Aber es ist nicht erforderlich, daß sie die alleinige Ursache des Schadens sind; es genügt, wenn sie dazu mitgewirkt haben.

c. Den Beweis zu a und b hat nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen derjenige zu führen, welcher die betreffenden Thatsachen behauptet, somit stets der Reklamant. Dies gilt namentlich auch für die Höhe des erwachsenen Schadens. Bezüglich der Beweismittel kommen gemäß Art. 55 die Gesetze des Prozeßortes in Anwendung.[4])

II. Unter den in Nummer I erörterten Voraussetzungen wird der vom Berechtigten nachgewiesene „volle Schaden“ (indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts) ersetzt, auch wenn unter gewöhnlichen Umständen (also ohne das Vorhandensein von Arglist oder grober Fahrlässigkeit) ein geringerer Ersatz zu leisten gewesen wäre.

Der in diesen Fällen zu vergütende „Schaden“ im Sinne des Art. 41 umfaßt — wie im Falle des deklarirten Interesses an der Lieferung[5]) — den direkten Verlust und den entgangenen Gewinn. Er erstreckt sich auch auf den nicht voraussehbaren Schaden,[6]) ja

[4]) s. unten, § 74. Nach dem Entwurf vom Jahr 1878 war — den Grundsätzen der deutschen C.P.O. (§§ 259 und 260) entsprechend — im Art. 55 Abs. 2 bestimmt, daß auch im Falle des Art. 41 der Richter nach freier, aus dem Inbegriff der Verhandlungen geschöpfter Ueberzeugung zu urtheilen habe, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein. Allein dieser zweite Absatz ist in der Konferenz von 1881 gestrichen worden. Vergl. unten — 74 Anm. 3.

[5]) s. oben § 56 (zu Art. 38).

[6]) Dies entspricht den deutschrechtlichen Anschauungen. D. H.G.B. § 396, letzter Absatz und 427, letzter Absatz. Urtheil des Reichsgerichts vom 30. Oktober

selbst auf denjenigen Verlust und entgangenen Gewinn, der nur Folge der Nichterfüllung ist.[7]) Die im Falle des Art. 41 zu leistende Vergütung umfaßt also alles dasjenige, was bei erfolgter Deklaration des Interesses an der Lieferung zu ersetzen gewesen wäre, auch wenn eine solche nicht erfolgt ist. Nur ist, falls sie stattgehabt hat, im Falle von Arglist oder grobem Verschulden der Eisenbahn 2c. der Schadensersatz nicht auf die deklarirte Summe beschränkt. — Ebenso wird eine etwa in ermäßigten Tarifen (Art. 35) erfolgte Beschränkung der Höhe des Ersatzes auf einen Maximalbetrag durch arglistiges oder gröblich schuldvolles Verhalten der Eisenbahn 2c. hinfällig.

§ 60.

2. Verzinsung der Entschädigungssumme (Art. 42).

Einem weit verbreiteten handelsrechtlichen Grundsatz zufolge sind in Handelsgeschäften und unter Handelsleuten von dem Tage, an welchem die Forderung fällig war, Verzugszinsen zu vergüten, ohne daß es einer Mahnung oder einer besondern Verabredung bedürfte: vergl. namentlich Code civ. Art. 1153 a. E., D.H.G.B. Art. 289.

Dieses Prinzip war bereits in Art. 20 Abs. 2, 21 Abs. 1 und 25 des schweizerischen Entwurfes bezüglich der Entschädigungsforderungen aus dem Eisenbahnfrachtvertrage wegen Verlustes und Beschädigung des Gutes zur Anwendung gekommen und im Entwurf der Deutschen Kommissarien (Art. 42) auf Entschädigungen wegen Verspätung ausgedehnt worden, auch in den Entwürfen der beiden ersten Konferenzen unverändert zum Ausdruck gelangt.[1]) Dasselbe wurde indeß durch die Beschlüsse der III. Konferenz aus Gründen der Zweckmäßigkeit dahin modifizirt, daß die Zinsen erst vom Tage

---

1882, eisenbahnrechtl. Entsch. II S. 357. Im französischen Recht (Code civil Art. 1150) tritt die Vergütung des nicht voraussehbaren Schadens nur im Falle der Arglist (dol.) ein.

[7]) Dieser letztere Schaden wird nach französischem Recht (Code civil Art. 1151) selbst im Falle der Arglist nicht vergütet, während im Deutschen Recht (s. die Citate der vorigen Anm.) auch in dieser Hinsicht das Prinzip der Vergütung des vollen Schadens zur Anwendung kommt.

Es würde nicht im Sinne des Uebereinkommens liegen, wenn man die angeführten Beschränkungen des französischen Rechts in den Art. 41 hineintragen wollte.

[1]) Prot. der I. Berner Konf. zu Art. 27b, S. 44, 83.

Prot. der II. Berner Konf. zu Art. 42, S. 55, 123.

des gestellten Entschädigungsbegehrens laufen sollten.[2]) Hiernach lautet Art. 42:

„Der Forderungsberechtigte kann 6 Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird."

Was zunächst

1. Die in diesen Bestimmungen vorgesehene Höhe der Zinsen betrifft, welche der Forderungsberechtigte von der Entschädigungssumme verlangen kann, so entspricht dieser Zinsfuß (6 pCt.) einer weit verbreiteten Handelsübung, welche auch im Art. 28 des deutschen H.G.B. zum Ausdruck gekommen ist.

2. Der Beginn des Zinsenlaufes ist von der Einreichung der Forderung abhängig gemacht. Hierunter ist nicht — wie man aus dem Wortlaut des französischen Textes (jour de la demande) abzuleiten versucht sein könnte — die Zeit der Klageerhebung, sondern die Zeit der Geltendmachung des Anspruchs bei der zuständigen Eisenbahn-Verwaltung zu verstehen.

§ 61.

3. Wegfall der Haftung für verbotene Transporte (Art. 43).

Die Haftpflicht der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage setzt stets voraus, daß ein solcher Vertrag gültig abgeschlossen worden ist. Dies ist aber nicht der Fall, wenn die Vorschriften des Uebereinkommens bezüglich der vom Eisenbahntransport ausgeschlossenen oder zum Eisenbahntransport nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände nicht eingehalten sind. Denn in diesem Falle mangelt die nothwendige Vorbedingung zu jedem Vertragsabschlusse: die Willenseinigung der Kontrahenten. Das Uebereinkommen bestimmt deshalb im Art. 43:

„Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zuge-

Nach dem Entwurf der II. Konferenz lautete Art. 42: „Der Forderungsberechtigte kann 6 pCt. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Die Zinsen laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen, bei Verspätung vom Tage der erfolgten Ablieferung an."

[2]) Prot. der III. Konf. S. 55. Der betr. Antrag war von den russischen Delegirten gestellt.

lassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen."

Es handelt sich hier um die im Art. 2 und 3 des Uebereinkommens aufgeführten Gegenstände. Die Einhaltung der bezüglichen Vorschriften muß als unerläßliche Vorbedingung für Eingehung des Eisenbahnfrachtvertrages betrachtet werden, indem sie theils der zwingenden Natur der Umstände, theils gebietenden und verbietenden Vorschriften entspringen und auch abgesehen hiervon gemäß Art. 4 des Uebereinkommens selbst durch den übereinstimmenden Willen der Parteien nicht abgeändert werden können. Wenn somit in den im Art. 43 vorgesehenen Fällen ein Frachtvertrag nicht abgeschlossen werden kann, also auch im Einzelfalle nicht abgeschlossen ist, fällt für die Eisenbahn jede Haftung auf Grund des Frachtvertrages (telle qu'elle résulte du contrat de transport)[1]) von selbst hinweg.

Dies gilt selbst für den Fall der Arglist oder des groben Verschuldens seitens der Eisenbahn oder ihrer Leute. Denn selbst eine derartige Handlungsweise, so verwerflich sie an sich ist, vermag nicht ein Recht zu begründen aus einem Vertrage, der im Sinne des Gesetzes gar nicht zu Stande gekommen ist. Selbst die stärksten Gründe der Billigkeit würden hierzu nicht genügen. Solche Gründe würden überdies von demjenigen, der sich selbst einer arglistigen Handlungsweise schuldig gemacht hat (Nichtbeachtung polizeilicher Sicherheitsvorschriften), nur unter ganz besonderen Umständen geltend gemacht werden können.[2])

Hierdurch ist nicht ausgeschlossen, daß für die Eisenbahn im einzelnen Falle nach Umständen eine andere Haftung begründet ist, als diejenige, welche aus dem Frachtvertrag hervorgeht, z. B.

---

[1]) Die gesperrt gedruckten Worte waren im Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 27c), welcher im Uebrigen dem Art. 43 zu Grunde liegt, nicht aufgenommen und sind auf der I. Berner Konferenz zur Vermeidung von Mißverständnissen beigefügt: Protokoll der I. Konf. S. 44, 45, 83. Protokoll der II. Konf. S. 55, 123/124.

[2]) s. die citirten Verhandlungen der I. Konf. S. 44/45. In der II. Konf. wurde die durch die I. Konf. festgesetzte Fassung ohne Diskussion angenommen.

aus einem Delikt (Unterschlagung, Betrug 2c.) oder aus der Bereicherung. In diesen Fällen sind aber nicht die Bestimmungen des internationalen Frachtrechts, sondern die nach Lage des Falles geltenden Landesgesetze maßgebend.

E. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn.

§ 62.

1. Durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes (Art. 44).

Der Grundsatz, daß durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlischt, ist allen modernen Handelsrechten gemeinsam.[1]) Er beruht auf der Annahme, daß das Zusammentreffen jener beiden Momente naturgemäß einen Verzicht auf alle späteren Einwendungen gegen die ordnungsmäßige Ausführung des Transports in sich schließt, und daß die Zulassung von Reklamationen nach erfolgter beiderseitiger Erfüllung dem guten Glauben ebensosehr widersprechen würde, wie den Bedürfnissen des Verkehrs, welcher eine rasche endgültige Erledigung der betreffenden Geschäfte dringend verlangt. Weit älter, als das Institut der Eisenbahnen, ist jener Grundsatz überall auch auf den Eisenbahnfrachtvertrag angewendet worden. Indeß erleidet derselbe gewisse Beschränkungen, welche theils von der Wissenschaft und der Rechtsprechung aus der muthmaßlichen Absicht des Gesetzgebers hergeleitet

---

[1]) Vergleiche:

Deutsches und österreichisches H.G.B. Artt. 408, 428.

Ungarisches H.G.B. Artt. 410, 430.

Altes deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereins-Reglement § 64 Abs. 4, § 69.

Neue deutsche Verkehrs-Ordnung und neues österreichisch-ungarisches Betriebs-Reglement § 90.

Neues Vereins-Reglement §§ 82, 84.

Code de commerce Art. 105.

Französisches Gesetz v. 1. April 1888 betr. die neue Fassung der Artt. 105 und 108 des Code de commerce.

Codice di commercio von 1865 Art. 84.

Codice di commercio von 1882 Art. 415.

Niederländisches H.G.B. Art. 93.

Niederländisches Betriebs-Reglement (1876) Artt. 63, 68.

Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 7.

Russisches allg. Eisenbahngesetz Art. 103 Satz 3.

Schweizerisches Transportgesetz Artt. 45, 46.

werden, theils in den Gesetzen selbst Ausdruck gefunden haben. Und gerade bezüglich dieser Einschränkungen herrschen nicht nur die erheblichsten Unterschiede zwischen den Gesetzgebungen der einzelnen Länder, sondern auch die größten Meinungsverschiedenheiten in der Jurisprudenz und Praxis der letzteren.

Es konnte daher einerseits keinem Bedenken unterliegen, den erwähnten Grundsatz des bestehenden allgemeinen Rechts in das internationale Uebereinkommen aufzunehmen. Andererseits erschien es gerathen, die durch die Billigkeit gebotenen Ausnahmen, sofern sie nicht in Folge der Anwendung allgemein anerkannter Rechtsgrundsätze[2]) als absolut selbstverständlich betrachtet werden können, genau festzustellen, um Zweifel in der Rechtsanwendung möglichst zu vermeiden.

Bereits der schweizerische Entwurf ist in diesem Sinne abgefaßt; er liegt, mit verschiedenen Verbesserungsvorschlägen des deutschen Entwurfs, auch der gegenwärtigen Fassung zu Grunde. Bei den Verhandlungen[3]) war man in dieser Anschauungsweise einig, die Debatten betrafen nur die Einzelheiten der Ausführung.

Hiernach hat das Uebereinkommen im Art. 44 folgende Bestimmungen getroffen:

I. „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.“ (Art. 44 Abs. 1.)

Dieser Satz enthält das Prinzip, vorbehaltlich der in den folgenden Absätzen (s. unten Nr. II—V) vorgesehenen Ausnahmen und Modalitäten.

1. Voraussetzung der Anwendung dieses Grundsatzes ist das Zusammentreffen zweier Thatsachen, nämlich der Zahlung der Fracht ꝛc. und der seitens des Empfängers erfolgten Annahme des Gutes. Beide Voraussetzungen müssen kumulativ konkurriren. Nur ihr Zusammentreffen bedeutet eine Billigung des Transports

---

[2]) Dahin gehören namentlich die Erfordernisse für eine gültige Willenserklärung, insbesondere der Einfluß von Zwang, Irrthum und Betrug.

[3]) Schweiz. Entwurf Art. 29.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 29.
Entwürfe der I. und II. Konf. Art. 44.
Prot. der I. Konf. zu Art. 29 S. 47—51, 83/84
Prot. der II. Konf. zu Art 44 S. 55—57, 124/125.
Prot. der III. Konf. S. 56, 82/83.

seitens des Empfängers, welche nach der Anschauung des Gesetzes einen Verzicht auf jede weitere Anforderung in sich schließt.

Unter Annahme des Gutes ist der Willensakt zu verstehen, durch welchen sich der Empfänger mit der seitens der Eisenbahn erfolgten Aushändigung oder Ablieferung des Gutes an ihn (Art. 16 Abs. 1, Art. 17, 19) einverstanden erklärt. Dies kann nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen ausdrücklich oder stillschweigend geschehen. Es kann geschehen durch den Empfänger selbst oder dessen legitimirte Vertreter.[4]) Nur muß die Annahme, um in Verbindung mit der Zahlung jene Wirkung hervorzubringen, auf freiem Willen beruhen; eine durch Zwang bewirkte, durch Irrthum veranlaßte oder durch Betrug erschlichene Annahme würde jene Wirkung nicht äußern.[5])

Muß nun die Zahlung der Fracht, ebenso wie die Annahme des Gutes, seitens des Empfängers und nach Ankunft der Waare am Bestimmungsorte erfolgen, um in Verbindung mit jener Annahme die Ansprüche der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen zu machen? Die herrschende Ansicht sowohl in der französischen als in der deutschen Jurisprudenz und Rechtsprechung bejaht diese Frage, weil nur in dem erwähnten Falle die Zahlung eine Billigung des Transportes enthalte.[6]) Es ist hier nicht der Ort, zu untersuchen, ob diese Anschauung nach Maßgabe der Bestimmungen der Rechte der einzelnen vertragschließenden Staaten zutrifft. Für

[4]) Ueber die Frage, ob und inwieweit die Dienstboten und sonstige Leute des Empfängers zur Annahme berechtigt sind, wird, mangels ausdrücklichen Auftrags oder lokaler Vorschrift, die Geschäftsübung im Hause des Empfängers entscheiden. Soweit es sich hierbei um das Verfahren handelt, sind gemäß Art. 19 die für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen maßgebend.

[5]) Das Uebereinkommen enthält hierüber keine ausdrückliche Bestimmung, da als selbstverständlich zu betrachten ist, daß die Grundsätze Anwendung finden, welche die sämmtlichen europäischen Gesetzgebungen im Wesentlichen gleichmäßig dem römischen Rechte entlehnt haben. Es ist hier nicht der Ort, diese Lehre des Näheren auszuführen.

Diese Fälle, in welchen die eine der Voraussetzungen des Art. 44 Abs. 1 nämlich die Annahme des Gutes, ausgeschlossen ist, sind nicht zu verwechseln mit der in Abs. 2 Nr. 1 vorgesehenen Ausnahme, welche von dem Falle handelt, in dem der Schaden aus dem rechtswidrigen Handeln des Frachtführers entstanden ist.

[6]) s. für das französische Recht:
Sarrut, l. c. No. 844, 845.
Bédarride, l. c. No. 638.
Cours de Cassation 4. Déc. 1871.
Für das deutsche Recht:

das internationale Recht ist die Frage zu verneinen.[7]) Nach dem Wortlaute und Sinne des Art. 44 im Eingange genügt es, wenn die Thatsache der Bezahlung der Fracht mit derjenigen der Annahme des Gutes zusammentrifft; es ist weder gesagt, wann die Zahlung erfolgen muß, noch wer sie zu leisten hat, damit sie jene Wirkung hervorbringt. Das Uebereinkommen sagt nicht, daß die Fracht durch den Empfänger bezahlt sein muß, und wollte dies — wie auch die Voranstellung der Worte „Ist die Fracht ꝛc. bezahlt" erkennen läßt — nicht sagen. Denn der Empfänger, welcher aus dem Frachtbriefe ersieht, daß die Fracht bereits zum voraus durch den Absender bezahlt ist, billigt durch die hinzukommende Annahme des Gutes den Transport eben so gut, als wenn er selbst vor Empfangnahme des Gutes gezahlt hätte — wozu er ja, im Hinblick auf das Retentions- und Pfandrecht der Eisenbahn (Artt. 16, 20, 21), verpflichtet ist, sofern er das Gut annehmen will. Dies ergiebt sich auch aus Abs. 3 des Art. 44 (s. unten, Nr. III dieses Paragraphen). Denn wenn der Empfänger auch nach erfolgter Zahlung die Annahme des Gutes bis zur Feststellung der von ihm behaupteten Mängel verweigern kann, so ist es für die Billigung des Transportes, soweit sie in dem Hinzutreten der Zahlung zur Annahme des Gutes liegt, offenbar gleichgültig, wann und durch wen die Zahlung geleistet wurde. — Ebensowenig würde es vom Standpunkte des Gesetzgebers aus zu rechtfertigen sein, den Empfänger einer frankirten Sendung günstiger zu stellen, als den einer unfrankirten.

Im Uebrigen muß die Zahlung im Sinne des Art. 44 die Fracht und die sonst auf dem Gute haftenden Forderungen (s. Art. 11 Abs. 2, 20—23) umfassen, wie solche aus dem Frachtbriefe ersichtlich sind: Art. 16, 17.[8]) Wenn z. B. die Fracht irrthümlich in einem

---

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 22. Mai 1874 Bd. XIII S. 415 und vom 25. September 1874 Bd. XIV S. 293.

Die entgegengesetzte Ansicht findet sich ausgesprochen in dem im deutschen Reichs-Eisenbahn-Amt aufgestellten und am 1. März 1874 behufs Aeußerung etwaiger Wünsche oder Bedenken der Betheiligten der Oeffentlichkeit übergebenen Entwurfe eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, und bei Wehrmann: Das Eisenbahn-Frachtgeschäft S. 210.

[7]) Ebenso nach der ausdrücklichen Bestimmung des italienischen Handelsgesetzbuches von 1882 Art. 415.

[8]) Diesen Gedanken drückt der schweizerische Entwurf dahin aus: „sind die nach Angabe der abliefernden Verwaltung auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt ꝛc."

zu geringen Betrage angesetzt und erhoben ist, und das zu wenig Geforderte auf Grund der Bestimmung im Art. 12 Abs. 4 erst nachträglich erhoben würde, so genügt doch die ursprüngliche Zahlung, obschon sie nicht die volle Fracht umfaßte, um die im Art. 44 vorgesehene Bedingung zu erfüllen.

2. Die Wirkung des Zusammentreffens der Zahlung der Fracht und der Annahme des Gutes (in dem oben erörterten Sinne) ist das „Erlöschen" aller Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage. Diese Wirkung wird in den Einzelrechten wohl auch als „Verfall" (déchéance) oder als „Verschweigung" (s. das schweiz. Memorial Nr. X) bezeichnet. Die aus der Natur der Umstände fließende Vermuthung, daß beim Vorhandensein obiger Voraussetzungen der Empfänger die ordnungsmäßige Erfüllung des Frachtvertrages anerkannt habe, wird durch die Bestimmung des Art. 44 Abs. 1 zu einer Rechtsvermuthung erhoben, gegen welche ein Gegenbeweis[9]) nicht statthaft ist. Ebenso unstatthaft und eventuell wirkungslos sind einseitige Vorbehalte des Empfängers. Vergl. unten, Nr. III und IV.

Das Erlöschen betrifft alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage, gleichviel von wem (Absender oder Empfänger) sie geltend gemacht werden und welcher Veranlassung sie entspringen (Verlust, Beschädigung oder Verspätung). Ausgeschlossen ist diese Wirkung, obschon die gedachten Voraussetzungen vorliegen,[10]) in den im Abs. 2 des Art. 44 unter Nr. 1—4 aufgeführten Ausnahmefällen (s. unten Nr. II dieses Paragraphen), ferner im Falle unrichtiger Frachtberechnung in Folge von falscher Anwendung des Tarifes oder von Rechnungsfehlern (Art. 12 Abs. 4).[11])

Die Bestimmung des Art. 44 Abs. 1 bezieht sich nur auf die Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage und darf nach keiner Richtung analog ausgedehnt werden. Die vom Gesetz vorgesehene Wirkung des Erlöschens der Ansprüche gegen die Eisenbahn tritt indeß nicht von selbst (ipso jure) in dem Sinne ein, daß die betreffenden Thatsachen vom Richter ex officio zu berücksichtigen wären. Vielmehr sind sie, ähnlich wie bei der Verjährung, seitens

---

[9]) abgesehen von den unten zu erwähnenden Ausnahmfällen.

[10]) Bezüglich der Mängel der Voraussetzungen des Erlöschens der betr. Ansprüche, wodurch diese Wirkung gleichfalls ausgeschlossen wird, aber aus einem andern Grunde, s. oben unter Nr. I[1] dieses Paragraphen, insbesondere Anm. 5.

[11]) Vergl. § 31.

der Eisenbahn als Einrede geltend zu machen. Dies ist wenigstens die Ansicht sowohl der französischen als der deutschen Theorie und Praxis, und es ist kein Grund zur Annahme vorhanden, daß das Uebereinkommen von anderen Grundsätzen ausgegangen sei.

II. „Hievon[12]) sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.“ (Art. 44 Abs. 2 Ziffer 1.)

Diese Ausnahme beruht auf der Erwägung, daß die dem Abs. 1 des Art. 44 zu Grunde liegende Vermuthung gutgläubige Erfüllung des Frachtvertrages voraussetzt.[13]) Sie entspricht, insoweit es sich dabei um Betrug oder Veruntreuung handelt,[14]) den in den einzelnen vertragschließenden Staaten durch die Theorie und Praxis angenommenen Grundsätzen. Sie erstreckt sich jedoch nach dem Wortlaut und Sinn des Uebereinkommens viel weiter, nämlich auf alle Fälle der Arglist und der groben Fahrlässigkeit. Es bedarf zur Begründung dieser Ausnahme keiner eigentlichen betrüglichen Handlung (fraude ou infidélité, Betrug oder Veruntreuung), nicht einmal im civilrechtlichen Sinne; es genügt vielmehr jeder Mangel an gutem Glauben seitens des Frachtführers, und dieser Mangel macht sich ebensogut geltend durch absichtliches Unrechtthun (Arglist), als durch grobe Fahrlässigkeit.[15]) Nur genügt es nicht, daß dieser böse Glaube der Eisenbahn oder ihrer Bediensteten überhaupt vorhanden war; er muß die wirkende oder mindestens mitwirkende Ursache der Annahme des Gutes oder der Frachtzahlung gewesen sein.

Es entspricht nur allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen,

---

[12]) nämlich von der im Abs. 1 des Art. 44 ausgesprochenen Regel, daß durch Zahlung der Fracht rc. und Annahme des Gutes jeder Anspruch an die Eisenbahn erlischt. Eine weitere Ausnahme findet sich im Art. 12 am Schlusse. Hiernach findet die Bestimmung, daß durch die Zahlung der Fracht und die Annahme des Gutes jeder Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sei (Art. 44 i. Eing.), keine Anwendung auf die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Berichtigung von unrichtiger Anwendung des Tarifs oder von Rechnungsfehlern: s. oben § 31 (zu Art. 12) Abs. 4.

[13]) Vergl. auch die konnexen Bestimmungen in Artt. 41 und 45 Abs. 1 a. E. Namur, Code de commerce belge revisé I. No. 382.

[14]) Vergl. Sarrut Nr. 864, ferner die ähnliche Bestimmung bezüglich der Verjährung im Code de commerce Art. 108, auch in seiner neuen Fassung, im allg. D. H.G.B. Art. 386 Abs. 4 rc. und in anderen Gesetzen.

[15]) s. oben § 59.

wenn bestimmt ist, daß seitens des „Berechtigten", m. a. W. seitens desjenigen, welcher der aus Art. 44 Abs. 1 hergeleiteten Einrede die Replik des Art. 44 Abs. 2 Nr. 1 entgegensetzt, diese Thatsachen nach den einzelnen Umständen des Falles anzuführen und im Falle des Widerspruches „nachzuweisen" sind.

Weiter sind ausgenommen:

2. „Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird." (Art. 44 Abs. 2 Ziff. 2.)

Diese Vorschrift beruht auf der Erwägung, daß der Empfänger in der Regel nicht in der Lage ist, eine etwaige Lieferfristüberschreitung sofort bei Annahme des Gutes geltend machen zu können, indem er hierzu des Studiums der betreffenden Tarife in Verbindung mit den bezüglichen Notizen auf dem Frachtbriefe bedarf. Es erscheint billig, hierzu eine kurze Frist zu gewähren, nach deren Ablauf die Vorschrift des Abs. 1 des Art. 44 zur Geltung kommt.[16])

3. „Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist." (Art. 44 Abs. 2 Ziff. 3.)

Der erste Theil dieser Bestimmung ist selbstverständlich. Er bildet eine Ausnahme von dem Wortlaute des Abs. 1 dieses Artikels, nicht aber von dem Sinne des daselbst ausgesprochenen Prinzips. Denn die in der Frachtzahlung und Annahme des Gutes liegende Billigung kann sich nicht wohl auf diejenigen Theile des Transportes beziehen, welche als mangelhaft ausgeführt schon vor der Annahme konstatirt sind. Es schien indeß im Hinblick auf den Wortlaut des Art. 44 Abs. 1 angezeigt, in dieser Hinsicht jeden Zweifel auszuschließen. Im Uebrigen kann die Feststellung eine administrative oder eine gerichtliche gewesen sein, wie dies im Art. 25 vorgesehen ist. Der zweite Theil der Nr. 3, welcher auf Vorschlag der schweizerischen Delegation ohne Widerspruch von irgend einer

---

[16]) Eine ähnliche Bestimmung enthält der § 69 Abs. 2 des alten deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Reglements, — die gleiche der § 90 Ziff. 2 bezw. § 82 Ziff. 2 der neuen Reglements.

Seite angenommen wurde,[17]) entspricht allgemein anerkannten Grundsätzen der Billigkeit und bildet eine sachgemäße Ergänzung der Bestimmungen im Art. 25.[18])

4. „Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a. Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;

c. war indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung."[18a]) (Art. 44 Abs. 2 Ziff. 4.)

Diese Sätze sind gleichfalls aus den Verhandlungen der I. Berner Konferenz hervorgegangen.[19]) Sie stellen ein Kompromiß dar zwischen den verschiedenen Anschauungsweisen, welche in den Rechten der kontrahirenden Staaten in dieser Materie hervorgetreten sind. Nach einer ständigen Praxis des französischen Kassationshofes wird dem Empfänger nach Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht jeder Anspruch verweigert, auch wenn die Schäden äußerlich nicht erkennbar sind, sofern nicht durch ein Verschulden der Bahn die Möglichkeit einer vorherigen Prüfung der Waare ausgeschlossen war. Dagegen sind die französischen Handelsgerichte geneigt, bei heimlichen Mängeln des Gutes überhaupt eine Ausnahme von der Vorschrift des Art. 105 des Code de commerce zuzulassen. Und ähnliche

---

17) Prot. der I. Konf. zu Art. 29: S. 47 ff., 83.

18) s. oben § 43.

18a) Wir haben diesen Absatz der Deutlichkeit wegen mit c bezeichnet. Im Originaltext fehlt diese Bezeichnung.

19) s. Prot. der I. Konf. zu Art. 29, S. 47 ff.. 83/84.

β. Spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme der Waare. Auch die Festsetzung dieser Frist beruht auf einem Kompromiß.[22]) Bezüglich der Berechnung wird in gleicher Weise zu verfahren sein, wie in Nr. 2. Die Anbringung muß also spätestens am siebenten Tage erfolgen, den Tag der Empfangnahme nicht mitgerechnet:

Beide Bedingungen müssen kumulativ erfüllt sein. Ist die eine oder die andere nicht eingehalten — sei es, daß der Anspruch zwar sofort nach der Entdeckung des Mangels erhoben wurde, aber später als am siebenten Tage nach der Annahme, oder daß er zwar innerhalb der letzterwähnten Frist erhoben wurde, aber nicht sofort nach der Entdeckung — so bewendet es bei der im Eingange des Art. 44 aufgestellten Regel.

Zu b. Der hier vorgesehene Beweis wird meistens durch die Natur der Beschädigung selbst zu führen sein, sofern sie auf den Eisenbahntransport als Ursache hinweist. Die Erhebungen haben sich in diesem Falle auf die gleichen Umstände zu erstrecken, wie im Falle der Konstatirung des Schadens vor Empfangnahme des Gutes. In dieser Hinsicht darf auf das zu Art. 25 Bemerkte verwiesen werden.[23])

Zu c. Diese seitens der italienischen Delegation angeregte Bestimmung[24]) enthält eine Konzession gegenüber der strengeren Anschauung. Die Anwendung setzt Zweierlei voraus:

α. Einrichtungen auf der Empfangsstation, welche die Feststellung des Zustandes des Gutes vor der Empfangnahme ermöglichen,

β. die Erklärung der Eisenbahn, daß sie bereit sei, diese Feststellung dort vorzunehmen. Die letztere Erklärung wird entweder

[22]) Das schweizerische Transportgesetz (Art. 45, 46) gestattet 30 Tage, das niederländische Handelsgesetzbuch (Art. 93) 2 Tage, der Art. 105 des Code de commerce in der neuen Fassung 3 Tage, der Codice di commercio von 1882 (Art. 415 Abs. 2) 7 Tage. Im bisherigen deutschen, österreichisch-ungarischen und Vereins-Betriebsreglement (Art. 64 Abs. 4) waren 4 Wochen vorgesehen. In der neuen deutschen Verkehrs-Ordnung (§ 90 Z. 4a) ist im Hinblick auf Art. 428 des H.G.B. die vierwöchentliche Frist beibehalten, während das österreichische, das ungarische und das Vereinsreglement (vergl. Anm. 1) auch in dieser Hinsicht mit dem internationalen Uebereinkommen durchaus übereinstimmen. Ebenso das neue belgische Transportgesetz Art. 7. Das russische Eisenbahn-Gesetz Art. 103 kennt keine derartige Frist.

[23]) S. oben § 43.

[24]) Prot. der II. Konf. S. 56, 125.

im einzelnen Falle besonders oder allgemein durch eine Bestimmung des Reglements oder des betreffenden Tarifes erfolgen können. Die Eisenbahn ist zu einer derartigen Feststellung — auch dem Absender gegenüber — jederzeit berechtigt (s. Art. 7 Abs. 2). Der Empfänger aber kann sie jedenfalls nicht verlangen, bevor er nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief angenommen oder auf dessen Herausgabe geklagt hat, weil er bis zu jenem Momente überhaupt kein Recht aus dem Frachtvertrage besitzt. Art. 15 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 2.

Mit diesen Bestimmungen stehen die nachstehenden weiteren im engsten Zusammenhange:

III. „Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.“ (Art. 44 Abs. 4.)

Der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger hat — solange er nicht in den Frachtvertrag eingetreten ist und abgesehen von seinen etwaigen Verpflichtungen gegen den Absender[25]) — der Eisenbahn gegenüber durchaus freie Wahl, ob er die für ihn bestimmte Sendung annehmen oder zurückweisen will. Hat er aber nach Ankunft des Gutes den Frachtbrief angenommen, oder, was gemäß Art. 15 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 2 dem gleichkommt, auf Herausgabe des Frachtbriefes mit dem Gute geklagt, so kann er die Annahme des Gutes der Eisenbahn gegenüber nicht mehr verweigern. Er kann dies auch dann nicht, wenn das Gut verspätet oder in beschädigtem Zustande angekommen ist. Jedoch steht ihm im letzteren Falle das Recht zu, zu verlangen, daß die Mängel des Gutes, welche er bei der Prüfung der Eisenbahn gegenüber behauptet, vor der Annahme ordnungsgemäß konstatirt werden, soweit dies nicht etwa auf Grund der Bestimmungen des Art. 25 (vergl. oben § 43) bereits geschehen ist. In diesem Sinne steht dem Empfänger auch nach Annahme des Frachtbriefes ein eventuelles Recht auf vorläufige Verweigerung der Annahme des Gutes zu. Offenbar handelt es sich dabei nur um

[25]) Diese letzteren Verpflichtungen ergeben sich aus der Natur des zwischen Absender und Empfänger bestehenden Vertragsverhältnisses (Kauf, Auftrag 2c.), welches hier nicht weiter in Betracht kommt. Vergl. oben § 36 (zu Note 16 u. 17).

äußerlich erkennbare Mängel, denn nur die Existenz solcher ist der Empfänger zu behaupten im Stande. Bezüglich äußerlich nicht erkennbarer Mängel finden dagegen die Bestimmungen der voranstehenden Nr. 4 Anwendung.

Indem das Gesetz der Annahme des Gutes (in Verbindung mit der Zahlung der Fracht ꝛc.) die Wirkung eines Verzichts auf jede Beanstandung des erfolgten Transports beimißt, geht es davon aus, daß der Empfänger das Recht und, soweit sein Verhältniß zum Absender in Betracht kommt,[26]) möglicherweise die Pflicht hat, die vertragsmäßige Erfüllung des Frachtgeschäftes zu prüfen und bei Entdeckung von Mängeln die Annahme wenigstens solange zu verweigern, bis diese festgestellt sind.

Im Uebrigen hat der Empfänger nur das Recht, das ihm seitens der Eisenbahn abgelieferte Gut einfach anzunehmen oder insolange die Annahme des Frachtbriefes nicht erfolgt ist — einfach zurückzuweisen. Er ist nicht berechtigt, an die Annahme einseitige Vorbehalte zu knüpfen. Wollte man derartige einseitige Vorbehalte gestatten, so stände es im Belieben jedes Empfängers, das im Eingange des Art. 44 aufgestellte Prinzip wirkungslos zu machen. Es ist solchen einseitigen Vorbehalten deshalb jede Rechtswirkung versagt. Dagegen steht es nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen der Eisenbahn frei, Vorbehalte des Empfängers bei Auslieferung des Gutes anzunehmen, wenn sie dies für gut findet.[27])

IV. Dieses Verbot einseitiger Vorbehalte des Empfängers darf jedoch nicht über seinen Sinn und Zweck hinaus ausgedehnt werden. Um eine derartige irrige Auslegung zu vermeiden, bestimmt Art. 44 Abs. 5:

„Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Güterstücke unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen."

Diese Bestimmung, welche aus dem Entwurfe der Deutschen Kommissare stammt, ist von keiner Seite beanstandet worden.

---

[26]) s. die vorige Anm. 25.

[27]) Diese letztere Bestimmung wurde durch die II. Konferenz auf Antrag eines der französischen Delegirten beigefügt; s. Prot. S. 57. Im Allgemeinen entsprechen die unter Nr. III aufgeführten Bestimmungen gleichmäßig der französischen und der deutschen Theorie und Jurisprudenz:

Sarrut: législation etc. Nr. 149.

von Hahn, Kommentar II. Aufl. S. 662, 663.

V. „Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.“ (Art. 44 Abs. 6).

Die vorstehende, auf Vorschlag der niederländischen Delegation ohne Widerspruch angenommene Vorschrift[28]) bezweckt, die Form, in welcher die Reklamationen gemacht werden müssen, um die in diesem Artikel erwähnte Wirkung zu haben, genauer zu präzisiren. Wenn der Erhebung eines Anspruches unter gewissen in diesem Artikel näher bestimmten Umständen die Bedeutung beigelegt werden soll, daß er die in der Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht liegende Wirkung eines Verzichts auf weitere Ansprüche zerstört, so verlangt die Rechtssicherheit, daß die Erhebung des Anspruches in einer jeden Zweifel ausschließenden Form erfolge; und diese wird am Geeignetsten durch die Schriftlichkeit gewahrt.

VI. „Ansprüche, welche nach den Bestimmungen, des Artikels 44 erloschen sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.“ (Art. 46.)

Diese Bestimmung, welche bereits in dem schweizerischen Entwurfe (Art. 30) enthalten war, soll außer Zweifel setzen, daß durch die im Eingange des Art. 44 erwähnten Vorgänge nicht nur die betreffende Klage, sondern das Recht selbst erlischt. Dies entspricht dem in den Vertragsstaaten bereits geltenden Rechte und ist bei den Verhandlungen ohne Bemerkungen angenommen worden.[29])

Im Uebrigen kann es nach bekannten allgemeinen Rechtsgrundsätzen keinem Zweifel unterliegen, daß jene Thatsachen, welche den Verlust des Reklamationsanspruches bewirken, vom Richter nur zu berücksichtigen sind, wenn sich die Partei, zu deren Gunsten dieselben berücksichtigt werden sollen, ausdrücklich auf dieselben beruft.

§ 63.

II. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn durch Verjährung (Art. 45. 46).

Aehnliche Gründe, wie diejenigen, welche für das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn als Frachtführer mit Zahlung der

[28]) S. Prot. der II. Konferenz, S. 56, 125.

[29]) S. Protokoll der I. Berner Konferenz zu Art. 30: S. 51, 84; Protokoll der II. Konferenz zu Art. 45 S. 58, 125.

Fracht und Empfangnahme des Gutes sprechen, haben auch dazu geführt, eine kurze Verjährung für diese Ansprüche für den Fall vorzuschreiben, daß dieselben nicht bereits auf Grund des Art. 44 erloschen sind. In diesem Punkte stimmen die Rechte sämmtlicher vertragschließenden Staaten der Hauptsache nach überein,[1]) wenn sie auch bezüglich der Dauer der abgekürzten Fristen und verschiedener sonstiger Einzelheiten von einander abweichen. Diesen im Wesentlichen gemeinsamen Anschauungen entsprechend, sind auf Grund der Verhandlungen[2]) in den Artt. 45 und 46 folgende Bestimmungen getroffen:

I. „Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 Nr. 1 in drei Jahren." (Art. 45 Abs. 1.)

Hierzu ist zu bemerken:

1. Obiger Verjährung unterliegen alle „Entschädigungsforderungen wegen gänzlichen oder theilweisen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung.[3]) Andere Forderungen gegen die Eisenbahn, selbst wenn sie aus dem Frachtvertrage entspringen, und ebenso die Forderungen der Eisenbahn gegen das Publikum sind

---

[1]) Vergleiche:

Deutsches und österreichisches H.G.B. Art. 408 Abs. 3 verb. mit Art. 386.

Ungarisches H.G.B. Art. 410 Abs. 3 verb. mit Art. 390.

Bisheriges deutsches, österreichisch-ungarisches und Vereinsreglement § 64 Abs. 5 und § 69 Abs. 2.

Deutsche Verkehrsordnung § 91 (= H.G.B.).

Neues österreichisch-ungarisches Betriebsreglement § 91 (= J.Ü.).

Neues Vereinsreglement § 83 (= J.Ü.).

Schweiz. Transportgesetz Art. 49.

Code de commerce Art. 108, neue Fassung nach dem Gesetz vom 11. April 1888.

Codice di commercio von 1865 Art. 88.

Niederl. H.G.B. Art. 95.

Belgisches Gesetz vom 25. August 1891 Art. 9.

[2]) Vergleiche:

Protokolle der I. Konferenz zu Art. 30 des schweizerischen und des deutschen Entwurfes S. 51, 84.

Protokolle der II. Konferenz zu Art. 46 S. 58/59, 126.

Protokolle der III. Konferenz zu Art. 45 und 46 S. 56, 83.

[3]) Auf Fälle der Verspätung ist die kurze Frist im französischen Recht erst durch das Gesetz vom 11. April 1888 (s. Anm. 1) ausgedehnt.

von dieser Bestimmung nicht betroffen. Auch die Rückgriffsklagen der Eisenbahnen unter einander unterliegen nach dem Uebereinkommen dieser Verjährung nicht. Da dieser Rückgriff in den Artt. 47 ff. besonders behandelt wird, können die Bestimmungen des Art. 46 nicht wohl darauf bezogen werden. Wegen der Verjährung der Ansprüche auf Berichtigung der Frachtbeträge s. Art. 12 Abs. 4.

2. Die Verjährung richtet sich nur gegen solche Forderungen, welche noch nicht durch Anerkennung, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind. Eine derartige Feststellung ersetzt die Obligation aus dem Frachtvertrage durch eine neue, welche den gewöhnlichen Verjährungsfristen unterliegt. Diese Bestimmung, welche sich bereits in dem vorläufigen schweizerischen Entwurfe findet, entspricht nur allgemein geltenden Rechtsanschauungen.

3. Die Verjährungsfrist beträgt in der Regel ein Jahr, bei Klagen, welche sich auf Arglist oder grobe Fahrlässigkeit seitens der Eisenbahn gründen (Art. 44 Nr. 1), aber drei Jahre. Aehnliche Unterscheidungen finden sich auch in den Rechten der einzelnen Staaten, jedoch theilweise mit anderen Fristbestimmungen. Die längere Frist findet nach dem Uebereinkommen nicht nur — wie nach französischem und deutschem Rechte — auf Fälle des Betruges und der Veruntreuung,[4]) sondern nach dem Vorgange des schweizerischen Transportgesetzes, auf den viel weiteren Begriff der Arglist und der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn oder ihrer Leute Anwendung.[5]) Die Dauer wurde indeß für solche Fälle von den ursprünglich vorgesehenen fünf Jahren auf drei Jahre herabgesetzt.[6])

II. „Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist." (Art. 45 Abs. 2.)

Hiernach sollen also, um jeden Zweifel abzuschneiden, für die Frage, wann die Verjährung beginnt, nicht allgemeine Rechtsgrundsätze, sondern bestimmte positive Normen maßgebend sein, wie sie

---

[4]) Solche Fälle unterliegen nach den erwähnten Rechten der ordentlichen Verjährung von 30 Jahren.

[5]) Ueber diese Begriffe s. oben § 59 (zu Art. 41).

[6]) Protokoll der II. Konferenz S. 58/59, 126.

auch in den Rechten der einzelnen Staaten in ähnlicher Weise vorgeschrieben sind, nämlich:

1. Im Falle der Beschädigung oder der Minderung (theilweisen Verlustes) beginnt die Verjährung am Tage der wirklichen Ablieferung an den bezeichneten Empfänger.[7]) Dies gilt auch für den Fall der nachträglichen Konstatirung eines äußerlich nicht erkennbaren Mangels (vergl. Art. 44 Nr. 4), denn das Gesetz unterscheidet nicht. Die Frage, wann diese Ablieferung als erfolgt zu betrachten ist oder welche Vorgänge der Ablieferung an den Empfänger gleichkommen, ist gemäß Art. 19 lediglich nach den für die abliefernde Bahn maßgebenden Bestimmungen zu beurtheilen.[8])

2. Im Falle des gänzlichen Verlustes oder der Verspätung läuft die Verjährung von dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist. Wann dies der Fall, ist nach den Grundsätzen des Art. 14 zu beurtheilen.[9]) Dies gilt auch im Falle des gemäß Art. 33 präsumirten Verlustes; auch hier macht das Gesetz keine Unterscheidung.

III. „Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.“ (Art. 45 Abs. 3.)

Die Frage, ob die Verjährung nur durch Erhebung der Klage, oder auch durch gewisse andere Vorgänge unterbrochen wird, ist nach den Rechten der meisten der vertragschließenden Staaten nicht ausdrücklich entschieden. Im Interesse der Sicherheit des Rechtes schien eine einheitliche Regelung wünschenswerth. In diesem Sinne und aus Rücksichten der Billigkeit sollte nach den Beschlüssen der I. Konferenz,[10]) den Vorschlägen des schweizerischen und des deutschen Entwurfes entsprechend, die Verjährung nicht blos durch Erhebung der Klage,[11]) sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation bei einer der gemäß Art. 16 in Anspruch zu nehmenden Bahnverwaltungen unterbrochen werden. Ferner war vorgesehen, daß vom Empfange eines abschlägigen Bescheides der Bahnverwaltung eine neue Verjährung laufen solle, welche nur durch Klageerhebung

---

[7]) Nur diese Ablieferung kann gemeint sein. Vergl. auch Sarrut, législation etc. No. 877, 878.

[8]) s. oben § 38.

[9]) s. oben § 33.

[10]) Protokolle der I. Konferenz zu Art. 31 S. 51—84.

[11]) Diese Art der Unterbrechung der Verjährung ist allen Rechten gemeinsam.

unterbrochen wird.[12]) Allein diese Bestimmungen stießen bei den Verhandlungen der II. Konferenz[13]) auf Bedenken. Man entschloß sich daher, in dieser Frage lediglich auf die Gesetze des Prozeßortes zu verweisen. Die Wahl des letzteren ist — soweit es sich um die Unterbrechung der Klageverjährung handelt — mehr oder weniger der Wahl des Klägers anheimgegeben, indem derselbe, gemäß Art. 27 Abs. 3, die erste oder die letzte oder diejenige mittlere Bahn, wo der Schaden sich ereignet hat, belangen kann. Ein vorsichtiger Kläger wird, wenn es sich nach den Umständen des Falles um die Einrede der Verjährung und die eventuelle Replik der Unterbrechung der letzteren handelt, unter den von ihm hiernach elektiv anzugehenden Gerichten stets dasjenige wählen, dessen Landesgesetze die ihm in der gedachten Hinsicht günstigsten Bestimmungen haben. — Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung der Einreden s. die folgende Nummer.

IV. „Ansprüche, welche nach den Bestimmungen des Art. 45 verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden." (Art. 46 theilweise.)

Die Verjährung ist nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen nicht von Amtswegen zu berücksichtigen, sondern nur, wenn sie als Einrede oder im Wege der Widerklage oder als Replik gegen eine Einrede u. s. w. geltend gemacht wird. Dies gilt selbstverständlich auch für das Recht des Uebereinkommens. Für dieses ist aber durch obige Bestimmung des Art. 46 die Frage, ob der Anspruch selbst oder nur die Klage verjähre, in ersterem Sinne entschieden.[14])

---

[12]) Aehnliche Bestimmungen enthält das schweizerische Transportgesetz vom 26. März 1875, Art. 49 und der Entwurf eines deutschen Reichseisenbahngesetzes vom Jahr 1874, § 67. Vergl. auch deutsches Postgesetz vom 28. Oktober 1871 § 14.

[13]) Protokoll der II. Konferenz zu Art. 46, S. 58/59, 126.

[14]) Nach dem Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch Art. 386 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 408 Abs. 3 erlöschen die betreffenden Einreden nur, wenn nicht die Anzeige von dem Verlust, der Minderung oder der Beschädigung binnen der einjährigen Frist an die Eisenbahn abgesendet worden ist. Diese Bestimmung, welche eine besondere Art der Unterbrechung der Verjährung für Einreden darstellt, kommt gemäß Art. 45 Abs. 3 auch für das internationale Recht zur Anwendung, sofern die Klage in Deutschland angestellt ist.

Fünftes Hauptstück.
Rückgriff der Eisenbahnen unter einander.

Uebersicht.

§ 64.
A. Vorbemerkungen.

Es ist oben gezeigt worden, daß jeder nach den Bestimmungen des Uebereinkommens[1]) bewirkte Transport unter denjenigen Eisenbahnverwaltungen, welche sich an der Ausführung thatsächlich betheiligt haben, von Rechtswegen eine Transport-Gemeinschaft[2]) hervorbringt, deren Theilnehmer für die aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage sich ergebenden Verpflichtungen dem Publikum gegenüber sammtverbindlich haften.[3]) Da dieses Gemeinschaftsverhältniß

[1]) Vergl. oben § 12 (zu Art. 1).

[2]) s. oben § 18 I[1] (zu Art. 5).

[3]) s. oben § 45 (zu Art. 27).

kein freiwilliges, sondern ein den Eisenbahnen durch das Uebereinkommen auferlegtes ist, welchem sich keine der betheiligten Bahnen entziehen kann, und auf dem ausgedehnten Gebiete, welches durch das internationale Uebereinkommen beherrscht wird, die gegenseitigen Beziehungen einer großen Anzahl von Bahnen durch Verträge nicht geordnet sind: so erschien es als eine unabweisliche Aufgabe des Uebereinkommens, auch die Frage des Rückgriffs unter den Bahnen zu regeln. „Soll überhaupt — sagt hierüber treffend das schweizerische Memorial — die Ablieferungsbahn, beziehungsweise die Absendungsbahn dazu verpflichtet werden, für Fehler und Zufälle, die nicht auf ihrer Strecke, ja nicht einmal innerhalb des Staates, dem sie angehört, vorgekommen sind, die Verantwortung zu übernehmen, so verträgt sich das mit den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit nur, wenn dieselbe Vereinbarung, die ihr eine solche Verpflichtung auferlegt, ihr auch genügende Garantie für Geltendmachung ihres Rückgriffsrechtes gewährt". Und die Denkschrift der deutschen Kommissare bemerkt hierzu: „Der im schweizerischen Memorial aufgestellte Satz, daß die Gerechtigkeit und Billigkeit verlangt, den nach Maßgabe des Art. 16 (jetzt 27) für andere Bahnen verantwortlich gemachten Verwaltungen genügende Garantien für die Ausübung ihres Rückgriffsrechts zu geben, kann nur in vollem Maße als zutreffend anerkannt werden. Die seitens der Schweiz dargelegte Nothwendigkeit, dieses Rückgriffsrecht auf eine einheitliche und zweifellose Weise zu regeln, erscheint um so dringender, als die Bahnen des Konventionsgebiets zu einem großen Theile nicht in Vertragsbeziehungeu zu einander stehen und nunmehr durch die unfreiwillige Verbindung, welche ihnen der internationale Vertrag auferlegt, in der Lage sind, ihren Rückgriff in entfernten Ländern und wenigstens theilweise unter der Herrschaft von Gesetzen zu nehmen, die ihnen durchaus unbekannt sind."

Die Frage, wie das Rückgriffsrecht der Eisenbahnen unter einander geordnet werden soll, ist durch das Uebereinkommen nach allgemein anerkannten Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit entschieden, welchem zufolge jeder Schaden durch den schuldigen Theil und in Ermanglung eines Verschuldens durch die Gemeinschaft zu tragen ist.[4]) Daneben sind, insbesondere bezüglich der formellen Behandlung, Erwägungen der Zweckmäßigkeit berücksichtigt, welchen

[4]) Nach ähnlichen Grundsätzen ist das Rückgriffsrecht im Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen geordnet.

zufolge — auf Grund der in der Praxis gemachten Erfahrungen — namentlich eine möglichste Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens erstrebt wurde. Indeß ist überall davon ausgegangen, daß — soweit diese Vorschriften nicht einen öffentlichrechtlichen Charakter tragen[5]) — den Bahnen unbenommen bleibt, ihre gegenseitigen Beziehungen auch in Rückgriffsfragen nach freiem Ermessen durch Verträge zu ordnen (Art. 54), wie solche vielfach in den Vereinen und Verbänden bereits bestehen und auch in Zukunft durch die Verhältnisse geboten sein werden. Dies gilt nicht nur für das materielle Rückgriffsrecht, sondern namentlich auch bezüglich der Befugniß der Bahnen, das gerichtliche Verfahren durch vertragsmäßig bestellte Schiedsgerichte auszuschließen.

Den einzelnen bezüglich des Rückgriffs getroffenen Bestimmungen liegt in allen wesentlichen Punkten der Entwurf der deutschen Kommissare zu Grunde, welcher in dieser Hinsicht von den etwas komplizirten schweizerischen Vorschlägen wesentlich abweicht und bereits von der I. Konferenz fast unverändert angenommen wurde, auf der II. Konferenz aber nur wenige Abänderungen von verhältnißmäßig untergeordneter Bedeutung erfahren hat.[6])

B. Materielle Grundsätze für den Rückgriff.

§ 65.

I. Im Allgemeinen (Art. 47).

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen materieller Natur eine Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen des Uebereinkommens eine Entschädigung an das transportirende Publikum bezahlt hat, im Allgemeinen berechtigt ist, den ganzen oder theilweisen

---

welches den im Allgemeinen weit einfacheren bezüglichen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens vielfach als Vorbild gedient hat.

Vergl. auch Codice di commercio von 1882 Art. 411 Abs. 2.

[5]) Dies ist namentlich bezüglich der prozessualischen Einzelvorschriften, insbesondere auch hinsichtlich des Verbotes der Verbindung des Entschädigungverfahrens mit dem Rückgriffsverfahren der Fall.

[6]) Vergleiche:
Schweizerischer vorl. Entwurf Art. 32—36 und Memorial Nr. VII.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 32—36a und Denkschrift Nr. IX.
Protokolle der I. Konferenz zu Art. 32—36a S. 51—54, 85.
Protokolle der II. Konferenz zu Art. 47—54 S. 59—63, 127—130, 141.
Protokolle der III. Konferenz S. 56/57, 83—85.

Ersatz dieser Auslagen von den übrigen am Transport betheiligten Eisenbahnen zu verlangen, ist durch Art. 47 des Uebereinkommens auf Grund der Verhandlungen[1]) wie folgt beantwortet:

I. „Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.

2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadensersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.

3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte." (Art. 47 Abs. 1.)

Oberste Voraussetzung des Rückgriffsrechtes ist nach dem Eingang des Art. 47, daß die rückgriffnehmende Verwaltung „auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Ersatz geleistet hat." Die Ersatzforderung des Berechtigten muß also nach den Bestimmungen des Uebereinkommens begründet gewesen sein. Es durfte ihr namentlich keine Einrede entgegenstehen, welche hiernach wirksam hätte vorgeschützt werden können. Auch mußte der Berechtigte aktiv und die zahlende Eisenbahn passiv legitimirt sein (Artt. 26, 27). — Unter diesen Voraussetzungen ist es an sich gleichgültig, ob die Zahlung freiwillig oder auf Grund eines richterlichen Urtheils erfolgte; nur ist durch letzteres unter den im Art. 50 angegebenen Voraussetzungen die Rechtmäßigkeit des Prinzipalanspruches

---

[1]) Vergl. oben § 64 a. E.

hergestellt, während sie bei freiwilliger Zahlung erst nachgewiesen werden muß und unter Umständen angefochten werden kann.[2])

Die Erfüllung dieser obersten Bedingung vorausgesetzt, gehen die Vorschriften der Nr. 1—3 des Art. 47 davon aus, daß in erster Reihe jeder Theilhaber der Transportgemeinschaft für sein Verschulden, welchem gemäß Art. 29 das Verschulden seiner Bediensteten gleichzuachten ist,[3]) unbedingt einsteht. Ein Unterschied zwischen den verschiedenen Arten und Graden des Verschuldens ist nicht gemacht; es genügt somit auch ein leichtes Verschulden, vorausgesetzt, daß dasselbe die Ursache des Schadens war, wegen dessen der Ersatz geleistet wurde. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat (Art. 47 Nr. 1), kann also, wenn sie dem Publikum gegenüber auf Grund der bezüglich der Passivlegitimation im Art. 27 Abs. 3 getroffenen Bestimmungen Ersatz leisten mußte, von den übrigen am Transport betheiligten Verwaltungen eine Vergütung ihrer desfallsigen Auslagen nicht fordern. Und andererseits kann eine Bahn, welche, ohne den Schaden selbst verschuldet zu haben, Ersatz leisten mußte, ihren Rückgriff stets gegen diejenige Bahn nehmen, welche den Schaden verschuldet hat.

Wie aber, wenn mehrere Bahnen zusammen den Schaden verschuldet haben? In diesem Falle kommt es nach Nr. 2 des Art. 47 darauf an, ob nachgewiesen werden kann, welcher Theil des Schadens von der einen und welcher von der anderen Verwaltung herrührt. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so haftet jede Bahn für den Theil des Schadens, welchen sie verursacht hat. Anderenfalls partizipiren die schuldigen Bahnen nach Verhältniß ihrer Frachtantheile, wie dies in Nr. 3 näher ausgeführt ist.[4])

Ist ein Verschulden irgend einer der am Transport betheiligten Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so entspricht es der Natur der Sache und den Grundsätzen der Billigkeit, daß ein solcher Schaden von allen am Transport betheiligten

---

[2]) s. hierwegen unten, § 68 Anm. 1.

[3]) Vergl. oben § 46 (zu Art. 29).

[4]) Diese letztere Bestimmung stammt aus den Berathungen der II. Konferenz: Prot. der II. Konferenz S. 59, 60, 127. Nach dem schweizerischen Entwurf (Art. 34) sollte die Repartition „nach Maßgabe der Größe des Verschuldens" erfolgen, und nach dem in der I. Konferenz (Prot. S. 51 u. 84 zu Art. 32—34) angenommenen Entwurf der deutschen Kommissare „nach dem Grade der Einwirkung auf die Entstehung des Schadens." Man beschloß indeß nach den Anträgen der I. Kommission der II. Konferenz „ein einfaches Prinzip anzuwenden".

Bahnen gemeinsam getragen wird. Von diesem Prinzip geht auch das Uebereinkommen im Allgemeinen aus. Es macht jedoch eine Ausnahme zu Gunsten derjenigen Eisenbahnen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist. Die letzteren sollen am Ersatze des Schadens nicht theilnehmen. Diese Bestimmung, welche sich bereits in dem schweizerischen Entwurfe findet, ist ebensosehr aus Erwägungen der Billigkeit, als aus Rücksichten der Zweckmäßigkeit hervorgegangen: die Strecke, auf welcher ein Verlust oder eine Beschädigung vorgekommen, ist in weitaus den meisten Fällen auch die schuldige, selbst wenn ein spezielles Verschulden nicht nachgewiesen werden kann; und in allen Fällen, in welchen der Ort des Verlustes oder der Beschädigung feststeht, werden Erörterungen über die Schuldfrage vermieden.

Nach welchem Maßstabe erfolgt nun die nach den Grundsätzen der vorigen Nummer eintretende gemeinsame Tragung der Kosten? Hierauf antwortet die oben mitgetheilte Nr. 3 des ersten Absatzes von Art. 47: „im Verhältnisse der reinen Fracht, welche jede der am Transport betheiligten Verwaltungen nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transports zu beziehen gehabt haben würde." Unter „reiner Fracht" ist die Expeditionsgebühr und die Streckentaxe mit Ausschluß der Nebengebühren verstanden.[5])

II. „Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, welcher hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter allen Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt." (Art. 47 Abs. 2.)

Diese bei den Verhandlungen der II. Konferenz[6]) ohne Widerspruch angenommene Bestimmung beruht gleichfalls auf Erwägungen der Billigkeit. Ein derartiger Verlust erscheint im gegenseitigen Verhältniß der Gemeinschaftstheilhaber als ein zufälliger, welcher von

[5]) Dies ist im Protokoll der I. Konferenz (S. 84 zu Art. 32) konstatirt: „Auf eine diesbezügliche Anfrage erklärte Herr G., daß man unter reiner Fracht die tarifmäßige Fracht, d. h. die Expeditions- und die Streckentaxe mit Ausschluß der Nebengebühren (Wäge-, Auflade-Gebühren u. dergl.) verstehe. Von dieser Erklärung wird im Protokoll ausdrücklich Vormerkung genommen." Zu den Nebengebühren wird namentlich auch der „Frachtzuschlag" im Falle der Deklaration des Interesses an der Lieferung (Art. 38 des Uebereinkommens, § 9 der Ausf.Best.) zu rechnen sein. Vergl. auch oben, § 28 (zu Art. 11).

[6]) Prot. S. 59/60, 127 (Bericht der I. Kommission).

allen Betheiligten gemeinsam zu tragen ist. Es haften in diesem Falle sämmtliche am Transport thatsächlich betheiligten Bahnen, und zwar — anders als in dem Falle der Nr. 3 des Art. 47 — auch diejenigen, auf deren Strecke der Schade nachweislich nicht enstanden ist. Der Maßstab der Haftung ist, wie in dem letzterwähnten Falle das Verhältniß der reinen Fracht. Selbstverständlich darf derjenigen Verwaltung, welche sich auf diese Bestimmung beruft, eine Nachlässigkeit in der Beitreibung der Forderung nicht zur Last fallen.

§ 66.

II. Rückgriff im Falle der Versäumung der Lieferfrist (Art. 48. Ausf.-Best. § 10).

Es geht schon aus der allgemeinen Fassung des Art. 47 hervor, daß die darin ausgesprochenen Grundsätze, wie sie im vorigen Paragraphen erörtert sind, auf alle Fälle der Ersatzleistung Anwendung finden, mag dieselbe im Verlust, in der Beschädigung oder in der Verspätung des Gutes ihre Veranlassung haben. Indeß erfordert die besondere Natur des letzteren Falles (Schadensersatz wegen Versäumung der Lieferfrist) noch verschiedene besondere Vorschriften, welche in Art. 48 des Uebereinkommens und dem § 10 der Ausführungsbestimmungen, wie folgt, erlassen sind:

A. „Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldige Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß." (Art. 48 Abs. 1.)

Hiernach hat also für die Versäumung der Lieferfrist — soweit es sich um das Verhältniß unter den Bahnen handelt[1]) — in Anwendung der im Art. 47 aufgestellten allgemeinen Grundsätze — in erster Reihe diejenige Bahn einzustehen, durch deren Verschulden die vertretbare Ueberschreitung der Lieferfrist eingetreten ist. Sind es mehrere schuldige Verwaltungen, so haftet auch in diesem Falle jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Den Maßstab der Vertheilung bildet aber hier die Zeitdauer der auf jeder

[1]) Dem Publikum gegenüber sind auch in dieser Hinsicht die Bestimmungen des Art. 27 Abs. 3 maßgebend, welchem zufolge die erste oder die zuletzt transportirende oder diejenige Bahn belangt werden kann, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat.

der schuldigen Bahnen vorgekommenen Versäumnisse. Wenn z. B. von 10 am Transport betheiligten Bahnen 2 (X und Y) den auf sie entfallenden Theil der Lieferzeit überschritten haben, und zwar X um 2 Tage, Y um 1 Tag, so würde bei Regulirung des Rückgriffs X $^2/_3$ und Y $^1/_3$ der Entschädigung zu zahlen haben.

In allen diesen Fällen ist zunächst die Vorfrage zu entscheiden: wie vertheilt sich die Gesammtlieferfrist, um deren vertretbare Ueberschreitung es sich handelt,[2] unter die einzelnen am Transport betheiligten Verwaltungen? Dies ist durch die nachstehenden Bestimmungen beantwortet:

B. „Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Verwaltungen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzten Normen.“ (Art. 48 Abs. 2.)

Diese Normen sind durch § 10 der Ausf. Bestimmungen wie folgt festgesetzt:

„Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a. die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b. die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a. die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b. der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c. die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

[2]) Vergl. oben, § 57 (zu Art. 39).

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht."

Diese Bestimmungen sind nach dem Vorgange des Vereins-Uebereinkommens (Art. 25, jetzt 18) schon auf der I. Konferenz von der österreichischen Delegation vorgeschlagen und mit großer Majorität angenommen worden.[3]) Sie haben gemäß § 10 Abs. 1 nur den Fall im Auge, wenn für einen Transport über verschiedene Bahnen eine Gesammtlieferfrist festgesetzt, jedoch nicht durch besondere Verabredungen bereits bestimmt ist, welchen Theil der Gesammtlieferfrist jede Bahn für sich in Anspruch nehmen kann. Ersteres ist nach dem oben (§ 33 B.) Ausgeführten auch dann der Fall, wenn die für die Transportstrecke in Betracht kommenden Tarife eine Bestimmung über die Gesammtlieferfrist nicht enthalten, indem in diesem Falle die Vorschriften des § 6 der Ausführungsbestimmungen über Maximal-Lieferfristen zur Anwendung kommen.

Ist die Gesammtlieferfrist eingehalten, so wird auch im Falle der Ueberschreitung des eine einzelne der transportirenden Bahnen treffenden Antheils eine Verurtheilung wegen Versäumung der Lieferfrist üherhaupt nicht leicht eintreten[4]) und deshalb auch der Rückgriff kaum in Frage kommen. Ist aber eine Verurtheilung gleichwohl erfolgt, so findet nach der oben aufgeführten Schlußvorschrift die im § 10 der Ausf.Best. vorgesehene Vertheilung der Lieferfrist und somit auch eine Repartition des Schadens nach Verhältniß der Zeitdauer der Versäumniß (Art. 48 Abs. 1) nicht statt. Vielmehr greifen in einem solchen Falle lediglich die allgemeinen Bestimmungen des § 47 über die materiellen Grundsätze für den Rückgriff Platz.[5])

---

[3]) Prot. der I. Konferenz S. 51/52, 84 zu Art. 32—34. Da diese Bestimmungen nach dem oben mitgetheilten Eingange des § 10 nur in Ermangelung anderweitiger Verständigung gelten, so ist die gegenwärtige Fassung des Vereins-Uebereinkommens (Art. 18), welche verschiedene Modifikationen obiger Vorschriften enthält, für die dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Bahnen allein maßgebend.

[4]) s. oben, § 33 A. I. a. E.

[5]) Das Nähere hierüber s. oben, § 65.

§ 67.

III. Ausschluß der Solidarhaft beim Rückgriff (Art. 49).

Es könnte zweifelhaft erscheinen, ob in dem Falle, wenn mehrere Bahnen rückgriffspflichtig sind, die rückgriffnehmende Bahn nicht berechtigt ist, den ganzen im Rückgriffswege zu fordernden Betrag von einer der rückgriffspflichtigen Bahnen, etwa der nächstliegenden, ersetzt zu verlangen und dieser zu überlassen, ihrerseits den Rückgriff auf die übrigen regreßpflichtigen Bahnen zu nehmen. Ein derartiges Verfahren war in der That durch den schweizerischen Entwurf (Art. 32—34) in Aussicht genommen. Dasselbe würde jedoch, wie die Erfahrung lehrt, namentlich im Falle der Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptverfahren (sog. Garantieklage) zu großen Verschleppungen geführt haben. Es ist deshalb auf den Vorschlag der deutschen Kommissare — Art. 32—34 letzter Absatz des betr. Entwurfs — welcher in den Verhandlungen[1]) unverändert angenommen wurde, im Art. 49 bestimmt:

„Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt."

Während also dem Publikum gegenüber sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen für dessen Ausführung gemäß Art. 27 sammtverbindlich haften,[2]) besteht ein ähnliches Verhältniß für den Rückgriff nicht. Namentlich kann nicht etwa eine der mehreren schuldtragenden Verwaltungen für das Ganze haftbar gemacht und ihr überlassen werden, sich ihrerseits wieder an die Mitschuldigen zu halten.

Dieser Grundsatz ist an sich materiell-rechtlicher Natur. Er steht aber in engem Zusammenhange mit den prozessualischen Vorschriften des Art. 51, wonach sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen sind, und des Art. 52, welcher die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren für unzulässig erklärt.[3])

---

[1]) Prot. der I. Konf. zu Art. 32—34 S. 51, 84.
Prot. der II. Konf. zu Art. 49 S. 60, 128.

[2]) Das Nähere hierüber s. oben, § 54.

[3]) Vergl. unten, § 69—71.

§ 68.

IV. Die Entscheidung im Hauptprozesse als Grundlage für den Rückgriff (Art. 50).

Jeder Rückgriffsanspruch setzt voraus, daß der Rückgriffnehmende eine Schuld desjenigen, gegen welchen der Rückgriff sich richtet, bezahlt hat. Diejenige Bahn, von welcher verlangt wird, daß sie eine andere Bahn für eine aus einem Anspruch an die Gemeinschaft der transportirenden Bahnen geleistete Zahlung schadlos halte, kann — abgesehen von den sonstigen durch Art. 47 ff. vorgesehenen Voraussetzungen — in erster Linie den Nachweis fordern, daß die von dem Rückgriffnehmenden bezahlte Forderung auch gegenüber demjenigen, gegen welchen sich der Rückgriff richtet, zu Recht bestand.[1] Dieser Beweis kann von der Bahn, welche auf Grund der Bestimmungen des Art. 27 des Uebereinkommens von dem Absender oder dem Empfänger auf Schadensersatz belangt wurde und in Folge dessen Zahlung leisten mußte, am einfachsten durch Berufung auf das in dem Hauptprozesse ergangene Urtheil geführt werden. Das letztere soll jedoch als Grundlage des Regreßansprnchs nach den Beschlüssen der Berner Konferenzen[2] nur unter gewissen Voraussetzungen, welche die Wahrung der Rechte der im Rückgriffsverfahren zu belangenden Bahnen bezwecken, ohne Weiteres maßgebend sein. In dieser Hinsicht ist durch Art. 50 des Uebereinkommens Folgendes bestimmt:

„Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt."

Dieser Artikel gehört seinem Hauptgegenstand und Zwecke nach dem materiellen Rechte an. Die darin weiter enthaltenen prozessua-

[1] s. oben, § 65, I.

[2] Vergl. oben, § 64 a. E.

lischen Vorschriften sind indeß mit den materiell-rechtlichen so genau verbunden, daß die Darstellung nicht wohl getrennt werden kann. Im Einzelnen ist Folgendes zu bemerken:

1. Die Eingangsworte dieses Artikels sind nicht etwa so zu verstehen, als ob es zur Wahrung des Rückgriffsrechts immer nöthig wäre, den Hauptanspruch durch gerichtliche Klage feststellen zu lassen.[3]) Nichts würde den Intentionen des Uebereinkommens ferner liegen. Vielmehr werden in den meisten Fällen die Forderungen des Reklamanten im Benehmen der von ihm auf Grund des Art. 27 in Anspruch genommenen Bahn mit den eventuell rückgriffspflichtigen Verwaltungen gütlich geregelt werden.[4]) Der Art. 50 will nur die Möglichkeit feststellen, den Hauptprozeß zur Grundlage des Rückgriffsverfahrens zu nehmen, und will die Voraussetzungen präzisiren, unter welchen er diese Grundlage bildet.

2. Diese Voraussetzungen sind folgende:

a. Es muß gegen die rückgriffnehmende Bahn in dem Hauptprozeß eine endgültige Entscheidung ergangen sein. Was als solche zu verstehen ist, wird nach den Grundsätzen des Ortes zu beurtheilen sein, an welchem der Hauptprozeß entschieden wurde

[3]) Vergl. oben, § 65 bei Anm. 2.

[4]) Eine Vollmacht zu dieser gütlichen Regelung ist durch das Uebereinkommen in dem Sinne nicht ertheilt, daß die übrigen betheiligten Bahnen die erfolgte Regulirung ohne Weiteres als Grundlage des Rückgriffs anzuerkennen hätten. Vielmehr wird sich eine Bahn, ehe sie dem Reklamanten Zahlung leistet, der Zustimmung derjenigen Bahnen, gegen welche sie den Rückgriff nehmen will, stets zu vergewissern haben, wenn sie nicht die Grundlage ihres Rückgriffs gefährden will. Ist die Zustimmung nicht zu erlangen, so erübrigt nur, es auf einen Prozeß ankommen zu lassen und in diesem Verfahren den rückgriffspflichtigen Bahnen den Streit zu verkündigen. Andernfalls würde sich die rückgriffnehmende Bahn der Gefahr aussetzen, beweisen zu müssen, daß der Prinzipalanspruch nach den Bestimmungen des Uebereinkommens begründet war.

Zur Vermeidung unnöthiger Weiterungen (arg. Art. 52) und Kosten (s. auch Art. 52 betr. die Verzinsung der Entschädigungssumme), — welche übrigens eventuell durch diejenige Verwaltung zu tragen wären, welche sich der Erfüllung des Prinzipalanspruchs ungerechtfertigterweise widersetzt hat — und um eine rasche, entgegenkommende Erledigung der Reklamationen zu ermöglichen, werden die Bahnen wohl daran thun, der regulirenden Verwaltung gewisse Vollmachten zu ertheilen. Dies ist u. A. im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (Art. 25 ff. des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) in sehr umfassender Weise geschehen. Nach Art. 54 des Uebereinkommens steht es den Konventionsbahnen frei, ähnliche oder anderweite Bestimmungen zu treffen.

(Art. 55).[5]) Im allgemeinen wird im Sinne des Art. 50 eine Entscheidung in der Hauptsache zu verstehen sein, gegen welche nach den Gesetzen des Prozeßortes ein ordentliches Rechtsmittel nicht mehr zulässig ist.

b. Der endgültigen Entscheidung des Hauptprozesses muß eine Streitverkündung an die im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen vorausgehen. Das Wesentliche dieses, dem römischen Rechte entstammenden und in alle modernen Gesetzgebungen übergegangenen[6]) Instituts besteht bekanntlich darin, daß eine der Prozeßparteien einer dritten, noch nicht an dem Rechtsstreite betheiligten, aber eventuell in materieller Beziehung zu dem streitigen Rechtsverhältnisse stehenden Person durch Mittheilung von der Lage des Rechtsstreites Gelegenheit giebt, in den Prozeß einzutreten. Diese Streitverkündung muß in gehöriger Form erfolgen, d. h. unter Wahrung der am Prozeßorte (Art. 55) für derartige Prozeßhandlungen vorgesehenen Förmlichkeiten. Im Uebrigen entspricht es den Intentionen des Uebereinkommens, welches jede überflüssige Weiterung in dieser Angelegenheit zu vermeiden trachtet, daß die Streitverkündung nicht etwa zunächst an die erste rückliegende Bahn und so successive weiter erfolgt,[7]) sondern daß der Streit an alle betheiligten Bahnen gleichzeitig verkündet wird, wie dieselben auch gemäß Art. 51 in einer und derselben Klage zu belangen sind.

c. Die Bahnen, welchen nach Maßgabe der vorigen Nummer der Streit verkündet ist, müssen in der Lage sein, in dem Prozesse zu interveniren. Hierzu gehört vor allem:

α. daß die Gesetzgebung des Staates, in welchem der Hauptprozeß geführt wird, dem Akte der Streitverkündung die Wirkung beimißt, daß derjenige, welchem der Streit verkündet ist (der

---

[5]) s. unten, § 74.

[6]) s. namentlich:

Deutsche Civilprozeßordnung § 69—71 vergl. mit § 65 und 66.

Code de procédure civile Art. 32, 33, vergl. 339 ff.

Vergl. auch Mandry, der civilrechtl. Inhalt der Reichsgesetze S. 367 ff.

[7]) was z. B. nach § 69 Abs. 2 der deutschen Civilprozeßordnung, wie auch nach Art. 32 und 33 des Code de procédure civile (demande en garantie) an sich zulässig wäre und im schweiz. Entwurf (Art. 32) ausdrücklich vorgesehen war.

Der bei den Verhandlungen (Protokoll der I. Konferenz S. 53 zu Art. 34 a) von deutscher Seite ausgesprochene Satz, daß die Streitverkündung an alle Bahnen gleichzeitig zu erfolgen habe, fand keinen Widersprnch.

„Litisdenunziat") berechtigt ist, in den Hauptprozeß einzutreten. Dies kann entweder dadurch geschehen, daß der Litisdenunziat zum Streitgenossen des Litisdenunzianten wird und ihm als solcher im Prozesse beisteht (Nebenintervention), oder daß er an dessen Stelle selbständig in den Prozeß eintritt (Hauptintervention). Indeß wird die letztere Art der Intervention im Allgemeinen und insbesondere im Hinblick auf die Bestimmungen des Art. 27 des Uebereinkommens nur mit Zustimmung des Gegentheils zulässig sein. Unter allen Umständen aber kann die Intervention nach den Grundsätzen des Uebereinkommens nur die Bedeutung haben, den Anspruch des Hauptklägers zu bekämpfen. Sie darf niemals zu einer Entscheidung über den Rückgriffsanspruch zwischen dem Litisdenunzianten und dem Litisdenunziaten oder auch nur zu Verhandlungen über den Rückgriff führen. Denn nach Art. 52 ist die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit der Hauptsache ausdrücklich untersagt.

β. Es hängt theils von den Umständen des Falles, theils von den Vorschriften der betreffenden Gesetzgebung ab, in welchem Stadium des Prozesses hiernach die Streitverkündung geschehen muß, um die im Art. 50 vorgesehene Wirkung auszuüben. Immerhin wird sie so rechtzeitig zu geschehen haben, daß die Intervention des Litisdenunziaten von Einfluß auf den Ausgang des Prozesses sein kann. Die im Hauptverfahren belangte Bahn wird deshalb wohl daran thun, die Streitverkündung an die übrigen betheiligten Bahnen so frühzeitig wie möglich eintreten zu lassen.

γ. In enger Verbindung damit steht die weitere Vorschrift des Art. 50, daß der Richter der Hauptsache nach erfolgter Streitverkündigung für die Intervention eine Frist zu bestimmen hat, deren Dauer nach den Umständen des Falles, im Uebrigen aber so kurz als möglich zu bemessen ist. Hierbei ist namentlich auch die Entfernung des Sitzes der zum Streite beizuladenden Verwaltung vom Gerichtsorte in Rücksicht zu ziehen: s. auch unten, § 74 zu Art. 55.

Während die übrigen Bestimmungen des Art. 50 dem Entwurfe der deutschen Kommissare (Art. 34a) entstammen, sind die unter lit. c aufgeführten Voraussetzungen in Folge der Verhandlungen der I. Konferenz[8]) beigefügt. Dieselben wurden auch durch die II. Kon-

---

[8]) Prot. der I. Konf. zu Art. 34a S. 53, 84/85.

ferenz unverändert beibehalten,[9]) und insbesondere ein Antrag auf Bestimmung einer Maximal- und Minimalfrist durch das Uebereinkommen abgelehnt, da — wie der Kommissionsbericht sagt — die Festsetzung sehr schwierig ist und füglich dem Richter überlassen werden kann.

3. Unter Wahrung der in Nr. 2 unter a.—c. gedachten Voraussetzungen ist die im Entschädigungsprozesse oder Hauptprozesse ergangene Entscheidung auch für den Rückgriffsprozeß maßgebend, und zwar — wie der französische Text besagt — in quali et quanto, oder, wie dies der deutsche Text erläutert, sowohl hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz, als bezüglich der Höhe der Entschädigung. Mit andern Worten: diejenigen Bahnen, welchen durch die ordnungsgemäß erfolgte Streitverkündung Gelegenheit gegeben war, ihre Rechte gegenüber dem Hauptkläger zu wahren, werden im Rückgriffsverfahren nicht mit der Behauptung gehört, daß der Hauptanspruch gar nicht oder nicht in dem von der regulirenden Bahn zugegebenen Umfange begründet sei. Sie müssen diesen Anspruch ebensogut gelten lassen, wie wenn sie ihn ausdrücklich anerkannt hätten. Es kann sich deshalb unter den angegebenen Voraussetzungen im Rückgriffsprozeß, — welcher im Uebrigen, wie erwähnt, gemäß Art. 52 niemals mit dem Hauptverfahren verbunden werden darf — nur noch um die Frage handeln, welche der am Transport betheiligten Bahnen den Schaden endgültig zu übernehmen hat, bezw., wie derselbe unter mehrere participirende Bahnen zu vertheilen ist.

C. Verfahren beim Rückgriff.

§ 69.

I. Allgemeine Bemerkungen (Art. 51—53).

Bezüglich des Verfahrens in Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen entstehen vornehmlich die nachstehenden Fragen:

A. Soll die Entscheidung den ordentlichen Gerichten überlassen oder aber — mit Ausschluß derselben — einer zu diesem Zwecke zu schaffenden besonderen Instanz übertragen werden?

Das Uebereinkommen hat sich in den Artt. 51 ff. für die ersteren Alternative entschieden. Es ist überall davon ausgegangen, daß auch in Rückgriffsstreitigkeiten in der Regel der ordentliche Richter zu ent-

[9]) Prot. der II. Konf. zu Art. 50 S. 60/61.

scheiden hat, daß es den Eisenbahnverwaltungen jedoch unbenommen ist, die Entscheidung des ordentlichen Richters durch die Wahl eines Schiedsgerichts auszuschließen.[1]) Letzteres kann entweder im Voraus, für alle Rückgriffsstreitigkeiten oder wenigstens für diejenigen einer bestimmten Art, oder im Einzelfalle geschehen (Art. 54).

Sowohl der schweizerische Entwurf (Art. 35), als derjenige der deutschen Kommissare (Art. 36a) waren von diesen Grundsätzen ausgegangen. In der Denkschrift zu dem letzteren Entwurf war indeß unter Nr. X. 1 die Frage angeregt worden, ob sich nicht die Bildung eines internationalen Gerichtshofes empfehlen würde, welcher aus delegirten Richtern der vertragschließenden Staaten zusammengesetzt wäre und in einem einfachen, dem schiedsrichterlichen ähnlichen Verfahren zu entscheiden hätte. Dieser Gedanke ist in dem Sinne, daß auch nur im Rückgriffsverfahren eine besondere Instanz — sei es ein internationaler Gerichtshof oder ein Schiedsgericht — unabhängig vom Willen der Parteien an die Stelle der ordentlichen Gerichte zu treten hätte, nicht acceptirt worden. Allerdings hat das „Centralamt für den internationalen Transport"[2]) gemäß Art. 57 Nr. 3 des Uebereinkommens unter Anderem auch die Aufgabe, Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben, jedoch nur „auf Begehren der Parteien." Und obschon es als wünschenswerth und der Natur der Sache entsprechend erachtet wurde, daß die Bahnen ihre Rückgriffsstreitigkeiten vor einem Schiedsgerichte erledigen, wurde doch die Idee eines zwangsmäßigen internationalen Schiedsgerichts, welche in der II. Konferenz von französischer Seite wieder aufgenommen worden war, mit großer Majorität als unausführbar zurückgewiesen.[3])

---

[1]) Der Art. 54 spricht zwar nicht ausdrücklich von Schiedsgerichten. Die ganz allgemeine Fassung dieses Artikels, durch welche alle Arten „anderweiter Vereinbarungen" über den Rückgriff gestattet sind, läßt indeß ebensowenig als die Verhandlungen der Konferenzen einen Zweifel darüber zu, daß man den Verwaltungen bezüglich der Wahl von Schiedsgerichten keinerlei Beschränkungen auferlegen wollte: s. insbesondere Prot. der II. Konf. S. 61/62. Vergl. auch unten, § 73 im Eingang und Nr. 5.

[2]) s. unten, § 78.

[3]) s. Prot. der II. Konferenz S. 61/62.

Einer der Redner der Majorität äußerte unter Anderem: „Wenn man auch überzeugt war, daß die gewöhnlichen Gerichte sich zur Behandlung der Rückgriffsstreitigkeiten nicht wohl eigen, so mußte man doch diese für den Fall vorbehalten, als eine andere Verständigung nicht vorliegen sollte." In gleichem

B. **Welches Gericht soll für Rückgriffsstreitigkeiten zuständig sein?**

Diese Frage ist durch Art. 53 beantwortet, welcher den von allen Gesetzgebungen als allgemeines Forum anerkannten Gerichtsstand des Wohnsitzes proklamirt, und zwar — zur Vermeidung aller Kollisionen — als den ausschließlich zuständigen. Das Nähere hierüber siehe unten § 72.

C. Welche **Prozeßvorschriften** kommen für das Rückgriffsverfahren in Anwendung? In dieser Hinsicht sind

I. in erster Reihe die besonderen Vorschriften des **Uebereinkommens** zu beachten, und zwar folgende:

1. **Bezüglich des Verhältnisses zwischen dem Rückgriffsverfahren und dem Hauptverfahren** sind zwei Grundsätze aufgestellt, von welchen der eine mehr dem Prozeßrechte, der andere mehr dem materiellen Rechte angehört, die aber in enger Verbindung und Wechselwirkung stehen, nämlich:

a. Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptverfahren ist unzulässig: Art. 52. Dieser Satz ist vorzugsweise dazu bestimmt, eine rasche Erledigung des Hauptverfahrens im Interesse des Publikums zu ermöglichen. Das Nähere s. unten § 71.

b. Das Hauptverfahren bildet die Grundlage des Rückgriffverfahrens, sofern nur gewisse Vorbedingungen (Streitverkündigung und Möglichkeit der Intervention) gewahrt sind: Art. 50. Das Nähere über diese, zu einem großen Theile dem materiellen Rechte angehörigen Bestimmungen, s. oben § 68.

2. **Bezüglich des Rückgriffsverfahrens selbst.**

In dieser Hinsicht ist — im Interesse einer möglichst raschen und zweckmäßigen Erledigung — die absolute Einheitlichkeit des Verfahrens vorgeschrieben, in dem Sinne, daß sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen sind und die Entscheidung gegen sämmtliche Beklagte in einem und demselben Urtheil zu erfolgen hat: Art. 51. Das Nähere s. unten § 70.

Sinn äußerte ein anderer Redner: „man läßt den Bahnen die volle Freiheit, nach ihrem Gutfinder die Streitigkeiten zu reguliren; wenn sie dies nicht können, weist man sie an ihren natürlichen Richter, an den Gerichtsstand der beklagten Bahn". Und ein dritter Vertreter der Ansichten der Majorität machte darauf aufmerksam, daß das Zwangssystem, welches in dieser Hinsicht früher nach dem französischen Code de commerce für Streitigkeiten zwischen Gesellschaftern galt, von Frankreich selbst als vollkommen unrichtig in dem Gesetze von 1856 verworfen wurde.

3. Wegen der Vollstreckbarkeit der Urtheile und der Sicherstellung für die Prozeßkosten kommen die allgemeinen Vorschriften des Art. 56 in Anwendung. Das Nähere hierüber s. unten § 75.

II. In zweiter Linie, d. h. soweit nicht das Uebereinkommen spezielle Vorschriften enthält, richtet sich das Prozeßverfahren nach den Gesetzen des Prozeßgerichts: Art. 55. Das Nähere über diese Bestimmung, welche auch für das Hauptverfahren gilt, s. unten § 74.

D. Ist es den Eisenbahnverwaltungen gestattet, die bezüglich des Rückgriffsverfahrens im Uebereinkommen gegebenen Vorschriften durch Vereinbarungen abzuändern?

Für die Beantwortung dieser Frage, welche der Art. 54 ohne Weiteres zu bejahen scheint, ist vor Allem die Natur der betreffenden Vorschriften maßgebend. Die allgemein gehaltene Fassung des Art. 54 erhält ihre sinngemäße Beschränkung durch den überall anerkannten Rechtsgrundsatz, daß solche Prozeßvorschriften, welche ihrer Natur nach als im öffentlichen Interesse erlassen zu betrachten sind, der Aenderung durch Privatwillkür nicht unterliegen. Das Nähere hierüber s. unten § 73.

Die nachstehende Darstellung wird die oben in ihrem systematischen Zusammenhang skizzirten Fragen in der durch das Uebereinkommen gewählten Ordnung näher beleuchten.

§ 70.

II. Vereinigung des Rückgriffsverfahrens gegen sämmtliche betheiligte Eisenbahnen (Art. 51).

Das Rückgriffsverfahren hat den Zweck, die Frage zu regeln, welche von den am Transporte betheiligten Eisenbahnen den gemäß Art. 27 von einer derselben dem Publikum, unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen untereinander, bezahlten Ersatzbetrag endgültig zu übernehmen haben. Diese Frage kann in einer befriedigenden Weise nur dadurch gelöst werden, daß über den ganzen Rückgriffsanspruch, auch wenn er sich gegen mehrere verschiedene Bahnen richten soll, eine einheitliche Entscheidung erfolgt, bei welcher die Betheiligung sämmtlicher in Frage kommenden Bahnen gleichmäßig abgewogen wird. Das Uebereinkommen bestimmt deshalb im Art. 51:

„Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist,

sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt."

„Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu."

Wie man sieht, enthält dieser Artikel, welcher gleichfalls dem Entwurf der deutschen Kommissare (Art. 34b) entstammt[1]) theilweise auch materiell-rechtliche Bestimmungen. Dieselben sind indeß mit den prozessualischen so eng verknüpft, daß eine Trennung der Darstellung nicht wohl angängig erscheint.

Im Einzelnen ist zu bemerken:

1. Die Bahn, welche wegen gänzlicher oder theilweiser Erstattung eines von ihr bezahlten Schadensersatzanspruchs gerichtlich ihren Rückgriff nehmen will, muß alle Bahnen, gegen welche sie dies zu thun beabsichtigt, in einer und derselben Klage belangen. Durch Anstellung der Klage erlischt von selbst das Klagerecht gegen alle darin nicht aufgeführten Bahnen, sofern dasselbe sich nicht auf gütliche Anerkennung gründet. Und die im Rückgriffsverfahren in Anspruch genommene Bahn kann nicht weiter ihren Rückgriff gegen andere Bahnen nehmen. Diese anscheinend harten Bestimmungen schienen erforderlich, um die Einheitlichkeit des Rückgriffsverfahrens zu wahren. Wo mehrere Bahnen rückgriffspflichtig sind, kann eine gerechte und den Bestimmungen des Uebereinkommens entsprechende Abwägung des Antheils, welchen jede an dem Ersatz zu nehmen hat, nur erfolgen, wenn der Richter in der Lage ist, das ganze in Frage kommende Gemeinschaftsverhältniß einheitlich zu würdigen. Dies könnte allerdings auch mittelst eines successiven Hereinziehens der eventuell in Anspruch zu nehmenden Bahnen in den Prozeß erfolgen. Allein ein derartiges Verfahren, wie es durch den schweizerischen Entwurf[2]) vorgeschlagen war, müßte das Verfahren unnöthigerweise

---

[1]) Wegen der Konferenz-Verhandlungen s. oben, § 64 a. E.

[2]) Art. 32 des schweizerischen Entwurfes bestimmt:

„Wenn eine nach Art. 16 in Anspruch zu nehmende Bahnverwaltung, welche in Gemäßheit der Bestimmungen der Art. 18—31 Schadensersatz zu leisten hat, den Nachweis zu erbringen im Stande ist, daß der fragliche Fehler oder Unfall nicht auf ihrer Strecke vorgekommen sein könne, so steht ihr für den ganzen Betrag, zuzüglich von Kosten und Zinsen, der Rückgriff zu gegen die ihr unmittelbar nachfolgende, beziehungsweise gegen die ihr unmittelbar vorangehende Bahnverwaltung."

in die Länge ziehen, zumal wenn dasselbe auch auf ganz unbetheiligte Bahnen ausgedehnt würde.[3]) Dies ist durch die Bestimmung im Art. 51 vermieden. Allerdings wird ein vorsichtiger Rückgriffskläger alle diejenigen Bahnen verklagen müssen, welche nach den Grundsätzen im Art. 47 möglicherweise an der Rückerstattung zu betheiligen sind. Er wird namentlich unter Umständen[4]) genöthigt sein, neben der Bahn oder den Bahnen, welche den Schaden verschuldet haben (Art. 47 Nr. 1 u. 2), auch die übrigen Bahnen zu belangen, auf deren Strecke der Schaden möglicherweise entstanden sein kann (Art. 47 Nr. 3). Allein derartige Weiterungen und die damit verbundenen Kosten werden in den meisten Fällen durch vorgängige gütliche Verhandlungen mit den eventuell betheiligten Bahnen vermieden werden können.

2. Die gleichen Gründe, welche für die in der vorigen Nummer erörterten Vorschriften (Art. 51 Abs. 1) maßgebend waren, führten auch zu der weiteren Vorschrift im Art. 51 Abs. 2. Gleichwie die Rückgriffsansprüche gegen sämmtliche Betheiligte in einer und derselben Klage vorzubringen sind, müssen sie auch vom Richter in einem und demselben Verfahren geprüft und durch das gleiche Urtheil erledigt werden. Nur ein einheitliches Verfahren bietet eine Garantie für eine gerechte Vertheilung des Schadens unter den Betheiligten. Ein Rückgriffsverfahren, welches auf mehrere verschiedene Prozesse vertheilt oder gar durch verschiedene Richter zu erledigen wäre, würde die ernstesten Gefahren für eine gerechte und schleunige Erledigung in sich tragen.[5])

„Kann die auf diesem Wege in Anspruch genommene Bahn den Nachweis leisten, daß auch auf ihrer Strecke der fragliche Unfall oder Fehler nicht vorgekommen sein könne, so hat sie ihrerseits wieder den gleichen Rückgriff gegen die vorangehende, beziehungsweise nachfolgende Bahnverwaltung.“

„Auf diesem Wege des Rückgriffes ist fortzufahren bis zu derjenigen Bahnverwaltung, auf deren Strecke der fragliche Fehler oder Unfall vorgekommen ist, oder doch vorgekommen sein kann.“

[3]) Die Verschleppung würde noch auffälliger werden durch eine Verbindung des Hauptverfahrens mit dem Rückgriffsverfahren, welche durch Artikel 52 des Uebereinkommens für unzulässig erklärt ist. Die bisherige Praxis hat diese Mißstände vielfach im Gefolge gehabt. Es war daher eine der Aufgaben des Uebereinkommens, dieselben zu verhüten.

[4]) Nämlich für den Fall, daß das Verschulden der betreffenden Bahn oder der betreffenden Bahnen, welches deren alleinige Haftpflicht begründen würde, nicht nachgewiesen wird.

[5]) Ueber die Frage, welcher Richter der für den Rückgriff zuständige ist, s. unten, § 72 (zu Art. 53).

Hiermit steht die bereits in der vorigen Nummer erwähnte Vorschrift, daß den Beklagten ein weiterer Rückgriff nicht zukommt, im engsten Zusammenhang. Der Richter soll über die definitive Vertheilung des Schadens unter sämmtliche Betheiligte erkennen und jeder Bahn nur denjenigen Theil auferlegen, welchen sie nach den Grundsätzen des materiellen Rechts endgültig zu tragen hat. Es ist ihm ausdrücklich verboten, den Schaden zunächst auf eine der Bahnen überzuwälzen und dieser den weitern Rückgriff vorzubehalten. Vergl. auch Art. 49.

3. Hierbei ist überall vorausgesetzt, daß der Rückgriffsprozeß gemäß den unten (im § 71) näher zu erörternden Bestimmungen im Art. 52 ein selbständiges Verfahren bildet, welches mit dem Hauptprozeß nicht verbunden werden darf.

4. Bezüglich der Frage, inwieweit es gestattet ist, die Bestimmungen des Art. 51 durch Vereinbarungen unter den Bahnen zu modifiziren, s. unten § 73 (zu Art. 54).

§ 71.

III. Verbot der Verbindung des Rückgriffs mit dem Hauptverfahren (Art. 52).

Wenn im Art. 27 des Uebereinkommens derjenigen Bahn, welche dem Publikum zu haften hat, der Rückgriff ausdrücklich vorbehalten ist, und in den Artt. 47 ff. die materiellen und formellen Voraussetzungen dieses Rückgriffs geregelt sind, insbesondere im Art. 50 die im Hauptverfahren zu bewirkende Streitverkündung an die im Rückgriffsverfahren in Anspruch zu nehmenden Bahnen vorgesehen ist: so könnte man versucht sein, die zweckmäßigste Lösung der Rückgriffsfrage in der Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptverfahren zu finden.[1]) Dies ist indeß nicht die Anschauungsweise des internationalen Uebereinkommens. Vielmehr bestimmt dasselbe in Art. 52:

„Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig."

Diese Bestimmung ist hauptsächlich im Interesse des Publikums getroffen. Es ist nicht angängig, dieses mit der Entschädigung warten

[1]) Eine derartige Verbindung ist bisher häufig vorgekommen. Es war deshalb, wenn man sie nicht zulassen wollte, nothwendig, sie für das internationale Uebereinkommen ausdrücklich zu verbieten.

zu lassen, bis sämmtliche Rückgriffsfragen erledigt sind, zumal es sich gerade beim internationalen Frachtvertrag oft um eine große Anzahl betheiligter Bahnen handelt. Die Bestimmung im Art. 52 ist einem dringenden Bedürfnisse der Praxis entsprungen. Ein Verfahren, welches der Hauptbeklagten gestatten würde, die am Transport betheiligten Bahnen derart in den Prozeß zu ziehen, daß zugleich über die Frage der endgültigen Uebernahme des Schadensersatzes verhandelt und entschieden wird, müßte, zumal wenn die Hereinziehung successive geschieht, die Prozesse ins Endlose hinausziehen.[2])

Die Intervention derjenigen Bahnen, welchen gemäß Art. 50 der Streit verkündet ist, kann hiernach nur den Zweck haben, den Anspruch des Hauptklägers im Allgemeinen zu bestreiten oder diesem Anspruch Einreden entgegenzusetzen, welche ihn überhaupt zu entkräften geeignet sind, nicht aber, die einzelne Bahn gegenüber den übrigen betheiligten Bahnen zu entlasten und eine Vertheilung des Schadens unter den Bahnen herbeizuführen. Der Prinzipalkläger hat ein Recht zu verlangen, daß das Urtheil ausschließlich gegen die einzige, von ihm gemäß Art. 27 in Anspruch genommene Bahn ergeht, und daß — abgesehen von der Streitverkündung, welche an alle betheiligten Bahnen gleichzeitig zu erfolgen hat[3]) — der Hauptprozeß durch Erörterungen von Rückgriffsfragen in keiner Weise aufgehalten werde.[4])

Diese Bestimmung ist eine absolut verbietende, sie kann durch die Willkür der Parteien, insbesondere durch Abmachungen der Bahnen unter sich, nicht abgeändert werden. Vergl. unten § 73 (zu Art. 54).

§ 72.

IV. Zuständigkeit für das Rückgriffsverfahren (Art. 53).

Der schweizerische Entwurf hatte (im Art. 36) bestimmt, daß die Rückgriffsansprüche vor dem Gerichte der Hauptsache zu ver-

---

[2]) Dies kann der Verfasser aus eigener langjähriger Erfahrung bestätigen. Die betreffende Bestimmung (Art. 34c des Entwurfs der deutschen Kommissare) wurde in der I. Konferenz ohne Diskussion angenommen (Prot. S. 53), auch von der II. und III. Konferenz unverändert beibehalten (Prot. der II. Konf. S. 61, 129 und der III. Konf. S. 84).

[3]) S. oben, § 68 Anm. 7 (zu Art. 50).

[4]) Wenn Herr de Seigneux in seinem Kommentar, S. 63, sagt: „Si tous les chemins de fer sont intervenus, le jugement sera prononcé contradictoirement entre toutes les parties, et le différend sera ainsi vidé définitivement“, so kann ich diese Auffassung als den Intentionen des Uebereinkommens entsprechend nicht anerkennen.

handeln sein. Er glaubte hierdurch allein die nothwendige Garantie gegen Schwierigkeiten und Gefahren, ja sogar gegen offenbare Rechtswidrigkeiten erzielen zu können, die ohne eine solche Bestimmung geradezu unvermeidlich sein würden.[1]) Dem gegenüber erachtete es der Entwurf der deutschen Kommissare für genügend, durch die Bestimmungen des Art. 50 materielle Bürgschaften für eine einheitliche Grundlage des Hauptprozesses und des Rückgriffsverfahrens zu schaffen, und kehrte im Uebrigen auch für das letztere zu dem in allen Prozeßgesetzgebungen maßgebenden Hauptgrundsatz zurück, daß für die Erhebung der Klage der Gerichtsstand des Beklagten maßgebend ist: actor sequitur forum rei.[2]) Die letztere Anschauungsweise wurde bei den Verhandlungen zu Bern[3]) adoptirt und demgemäß im Art. 53 bestimmt:

„Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig."

„Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu."

Im ersten Absatz ist das bereits erwähnte allgemeine Prinzip, daß der Beklagte an seinem Forum zu belangen ist, zur Geltung gekommen, indeß mit der näheren Bestimmung, daß das Gericht des Wohnsitzes der im Rückgriffsverfahren in Anspruch genommenen Bahn ausschließlich zuständig sein soll. Es ist dies ohne Zweifel in der Absicht geschehen, Konflikte und Zweifel, welche sich durch die elektive Wahl eines Spezialforums ergeben könnten, zum Voraus abzuschneiden. Hierdurch ist für das Rückgriffsverfahren namentlich auch die Vorschrift mancher Gesetzgebungen beseitigt, welcher zufolge der Fremde stets oder doch unter gewissen Voraussetzungen vor dem inländischen Richter belangt werden kann.[4])

Im zweiten Absatz des Art. 53 wird die Frage entschieden,

---

[1]) Schweizerisches Memorial Nr. VII, S. 23, unten.

[2]) Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissare Art. 34a.

[3]) Prot. der I. Konf. zu Art. 36 des schweizerischen und des deutschen Entwurfs S. 53/54, 85. Prot. der II. Konf. zu Art. 53 und 54 S. 61/62, ferner zu Art. 53 S. 129 und 141.

[4]) S. namentlich Code civil Art. 14. Vergl. auch oben, § 45 Nr. III zu Art. 27 Abs. 4.

wie es zu halten sei, wenn sich die Rückgriffsklage gegen mehrere Bahnen richtet, welche ja in der Regel ein verschiedenes Domizil haben. Diese Frage war nach den Beschlüssen der I. Konferenz auf Grund der Vorschläge im Entwurf der deutschen Kommissarien dahin gelöst, daß in dem erwähnten Falle der Richter des Wohnsitzes der der Klägerin nächstgelegenen Bahn ausschließlich zuständig sein soll. Die betreffende Bestimmung, für welche lediglich Gründe der Zweckmäßigkeit maßgebend waren, wurde indeß auf der II. Konferenz als angeblich die central gelegenen Bahnen begünstigend beanstandet und demnächst dahin ersetzt, daß der Klägerin die Wahl zwischen den Gerichten der Wohnsitze der zu verklagenden Bahnen zusteht.[5])

§ 73.

D. Befugniß der Eisenbahnen zu anderweiten Vereinbarungen (Art. 54).

Die in den vorstehenden Paragraphen erörterten Bestimmungen der Artt. 47—53 verfolgen hauptsächlich den Zweck, den Eisenbahnen der kontrahirenden Staaten, welchen durch das Uebereinkommen eine gemeinsame Haftbarkeit für die Ausführung der internationalen Transporte auferlegt ist,[1]) die Möglichkeit zu gewähren, die in Folge jener Gemeinschaft dem transportirenden Publikum bezahlten Beträge von den betheiligten Bahnen ganz oder theilweise ersetzt zu erhalten. Insofern jene Bestimmungen den Rückgriff der Bahnen untereinander ordnen und erleichtern, nicht aber erschweren wollen, sind sie nicht absoluter Natur; vielmehr ist es den Eisenbahnen gestattet, ihre gegenseitigen Beziehungen auch in anderer Weise zu ordnen, als dies in den Artt. 47 ff. vorgesehen ist. In diesem Sinne bestimmt Art. 54 des Uebereinkommens:

„Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt."

Eine derartige Bestimmung fand sich bereits im Art. 34 des schweizerischen Entwurfs. Sie ist in den Art. 36a des deutschen Entwurfs übergegangen und in der Fassung des letzteren in den

---

[5]) S. die cit. Protokolle der II. Konf. S. 61—63, 129, 141.

[1]) Vergl. § 45 (zu Art. 27) und § 64 (zu Art. 47—54).

Verhandlungen der I. und der II. Konferenz unbeanstandet angenommen worden.[2])

Bezüglich der Tragweite des Art. 54 kann es schon nach seinem Wortlaute nicht zweifelhaft sein, daß er sich lediglich auf den Rückgriff unter den Bahnen bezieht. Soweit es sich um Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum handelt, bleiben die Grundsätze des Art. 4 des Uebereinkommens maßgebend, welchen zufolge Abänderungen der Bestimmungen des Uebereinkommens unzulässig sind: vergl. oben § 16. Aber auch für das Verhältniß der Eisenbahnen untereinander erleidet der Art. 54 seinem unzweifelhaften Sinne nach die selbstverständliche Beschränkung, daß die Eisenbahnen zwar die materiellen Grundsätze für den Rückgriff ändern, auch das gerichtliche Verfahren für Rückgriffsprozesse ganz ausschließen und durch Schiedsgerichte ersetzen, aber nicht in Einzelheiten abändern können, da die Prozeßvorschriften dem öffentlichen Rechte angehören. Die Anwendung dieser Grundsätze auf die einzelnen Bestimmungen der Artt. 47—53 führt zu folgenden Ergebnissen:

I. Die materiellen Grundsätze über das gegenseitige Rückgriffsrecht der Bahnen, wie sie in den Artt. 47—49[3]) aufgestellt sind, können durch Verträge der Bahnen unter einander beliebig abgeändert werden: sei es durch allgemeine Verabredungen, welche zum Voraus anderweite Normen für den Rückgriff festsetzen, — sei es durch spezielle Verabredungen, nach welchen im einzelnen Falle von den Bestimmungen des Uebereinkommens abgegangen wird. Alle derartigen Verabredungen sind gültig, selbstverständlich mit denjenigen Beschränkungen, welche sich aus der Anwendung allgemein anerkannter Rechtsgrundsätze — namentlich über die Unstatthaftigkeit einer zum Voraus getroffenen Vereinbarung, daß für Arglist oder grobes Verschulden nicht gehaftet werde — ergeben.

Es kann z. B. in Modifikation der Grundsätze des Art. 47 vereinbart werden, daß gewisse Minimalbeträge ohne Rücksicht auf ein vorgekommenes Verschulden von der regulirenden Verwaltung allein, oder daß andere Minimalbeträge unter allen Umständen von der ganzen Transportstrecke getragen werden sollen.[4]) Oder es könnte

---

[2]) Prot. der I. Konf. zu Art. 36a, S. 54, 85.
Prot. der II. Konf. zu Art. 54, S. 61—63, 130.

[3]) S. oben, § 65—67.

[4]) Derartige Bestimmungen finden sich u. a. im Vereins-Uebereinkommen, Art. 26.

für die Vertheilung des Schadens aus überschrittener Lieferfrist unter mehrere schuldige Verwaltungen ein anderer Maßstab, als der in Art. 48 Abs. 1 festgesetzte, vereinbart werden. Nicht minder würde es zulässig sein, daß eine Bahn — in Modifikation des durch Art. 49 des Uebereinkommens sanktionirten Grundsatzes des Ausschlusses der Solidarhaft für den Rückgriff — die formelle Regreßpflicht für gewisse andere Bahnen übernimmt, mit welchem sie in besonderen Vertragsverhältnissen steht.

II. Ebenso würde es zulässig sein, die Grundsätze des Art. 50, soweit sie materielles Recht enthalten, im Vertragswege zu modifiziren. Die Bahnen könnten beispielsweise vereinbaren, daß sie das im Hauptprozesse gefällte Urtheil auch ohne vorausgegangene Streitverkündung als Grundlage des Rückgriffs gelten lassen. Oder es könnte ausgemacht werden, daß dies wenigstens dann der Fall sein soll, wenn den betheiligten Bahnen auf außergerichtlichem Wege Gelegenheit gegeben war, ihre Rechte und Anschauungen geltend zu machen. Dagegen würde es gegen das öffentliche Recht verstoßen und deshalb ungültig sein, wenn die Verwaltungen im Vertragswege dem Richter über die Art und Weise und die Grundsätze, nach welchem die Interventionsfrist festzusetzen ist (Art. 58 letzter Satz), Vorschriften ertheilen wollten.

III. Die Bestimmungen des Art. 51 sind theils materieller, theils prozessualischer Natur (vergl. oben § 70). Aber auch diejenigen der letzteren Art stehen im genauesten Zusammenhange mit den materiellen Bestimmungen über den Rückgriff, namentlich denjenigen im Art. 49 bezüglich des Ausschlusses der Solidarhaft. Wenn daher den Bahnen gestattet ist, die letzteren abzuändern (s. oben Nr. II), so ist nicht abzusehen, warum es denselben benommen sein soll, im Vertragswege zu bestimmen, daß an die Stelle des im Art. 51 vorgesehenen Verfahrens das gewöhnliche Verfahren des Prozeßortes (Art. 55) treten soll. Dagegen würde es mit dem Charakter der betreffenden Bestimmungen als öffentlichrechtlicher Vorschriften unvereinbar sein, wenn die Bahnen dem im Art. 51 vorgeschriebenen Verfahren ein anderes, als das im Art. 55 eventuell vorgesehene substituiren oder einzelne Bestimmungen des Art. 51 modifiziren wollten.

IV. Die Bestimmung des Art. 52, durch welche die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptverfahren für „unzulässig" erklärt wird, ist schon nach ihrem eigenen Wortlaut in Verbindung mit demjenigen des Art. 54 der Willkür der Eisenbahverwaltungen

entzogen.[5]) Zu dem gleichen Ergebnisse führt das Studium der Entstehungsgeschichte des Art. 52, welche keinen Zweifel darüber läßt, daß man die Verbindung beider Verfahren im Interesse einer raschen Erledigung des Hauptprozesses absolut verhindern wollte.[6])

V. Bezüglich der Vorschriften des Art. 53, durch welche der Gerichtsstand der im Rückgriffsverfahren zu belangenden Eisenbahnen normirt wird, kann es im Hinblick auf die Bestimmungen des Art. 54 nicht zweifelhaft sein, daß dadurch weder die Provokation auf ein Schiedsgericht (vergl. unten, § 78 Nr. 4) noch die Prorogation[7]) eines nach Art. 53 nicht zuständigen Gerichts ausgeschlossen ist. Auch würde nichts im Wege stehen, das im Abs. 2 des Art. 53 vorgesehene Wahlrecht vertragsmäßig zu beschränken oder aufzuheben, vorausgesetzt, daß die vertragsmäßige Festsetzung durch die Eisenbahnen, welche an Stelle der im Art. 53 Abs. 2 vorgesehenen tritt, ein anderweites Forum bestimmt, und diese Bestimmung nach dem Gesetze des gewählten Prozeßortes (Art. 55) statthaft ist.

---

[5]) Der Art. 54 gestattet den Eisenbahnen nur über Fragen des Rückgriffs beliebige Vereinbarungen zu treffen, während der Art. 52 die Verbindung des Rückgriffs- und Hauptverfahrens betrifft. Auch abgesehen von der absoluten Fassung des in letzterer Hinsicht ausgesprochenen Verbots würde schon aus der Bestimmung des Art. 4 hervorgehen, daß die Vorschrift des Art. 52 im Vertragswege nicht abgeändert werden kann.

[6]) Vergl. hierwegen § 71.

[7]) Darüber, ob das prorogirte Gericht berechtigt, beziehungsweise verpflichtet ist, sich der Aburtheilung der Sache zu unterziehen, sind gemäß Art. 55 des Uebereinkommens die am Sitze dieses Gerichtes geltenden Gesetze maßgebend.

Sechstes Hauptstück.
Allgemeine Bestimmungen.

Uebersicht.

A. Processualische Festsetzungen.

§ 74.

I. Allgemeine Vorschrift für das Verfahren in Rechtsstreitigkeiten über Gegenstände des Internationalen Uebereinkommens (Art. 55).

Das gerichtliche Verfahren gehört wesentlich dem öffentlichen Rechte an. Jeder Staat verlangt, daß seine Gerichte nach den im Inlande geltenden Prozeßgesetzen verfahren, auch wenn das abzu-

urtheilende Rechtsverhältniß materiell nach dem Rechte des Auslandes zu beurtheilen wäre. Es ist deshalb auch — bei aller Verschiedenheit der Ansichten im Einzelnen — der Hauptsache nach einer der am wenigsten bestrittenen Grundsätze des internationalen Privatrechts,[1]) daß für das gerichtliche Verfahren die am Prozeßort geltenden Gesetze ausschließlich maßgebend sind. Diesen Grundsatz hat das Uebereinkommen ausdrücklich sanktionirt, jedoch vorbehaltlich der durch diesen Staatsvertrag für einzelne Materien getroffenen einheitlichen Bestimmungen. Demgemäß ist im Art. 55 verordnet:

„Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters."

Es frägt sich, welche Tragweite hat die durch diese Bestimmung ausgesprochene Regel? und welches sind die Ausnahmen, die das Uebereinkommen im Interesse der Einheitlichkeit des internationalen Eisenbahnfrachtrechts von jener Regel festgesetzt hat?

1. Tragweite der im Art. 55 ausgesprochenen Regel.

a. Der Art. 55 handelt vom „Verfahren", d. h., wie dies auch in den Entwürfen der I. und II. Konferenz ausdrücklich gesagt war und durch die Beschlüsse der III. Konferenz dem Sinne nach keine Aenderung erlitten hat, das prozessualische Verfahren. Eine derartige Bestimmung war nach dem schweizerischen Entwurf nur für das Rückgriffsverfahren der Bahnen und die eventuelle Zulässigkeit der Verbindung desselben mit dem Hauptverfahren vorgesehen. Der Artikel hat indeß durch den — demnächst angenommenen — Entwurf der deutschen Kommissare im Wesentlichen die gegenwärtige weite Fassung erhalten, welcher zufolge er auf alle Rechtsstreitigkeiten Anwendung zu finden haben wird, welche auf Grund der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens geführt werden.[2]) Was hierunter zu verstehen, ist im folgenden Paragraphen unter 1 b des Näheren erörtert.

---

[1]) Vergleiche namentlich: v. Savigny, System ꝛc. VIII S. 131. v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts II S. 357 ff. Asser (Cohn) das internationale Privatrecht S. 83 ff.

[2]) Schweizerischer vorl. Entwurf Art. 37.
Entwurf der deutschen Kommissare Art. 37.
Prot. der I. Konf. S. 54, 86 zu Art. 37.
„ „ II. „ S. 63, 130 zu Art. 55.
„ „ III. „ S. 85 (Art. 55, neue Fassung).

b. Der im Eingang dieses Paragraphen erwähnte Grundsatz des internationalen Privatrechts, daß das Gesetz des Forums das Prozeßverfahren beherrsche, wird von manchen Rechtslehrern auf die eigentlichen Prozeßformen (formes ordinatoires, litis ordinatoria) beschränkt und demgemäß angenommen, daß diejenigen Normen, welche den Inhalt der Entscheidung direkt beeinflussen (formes décisoires, litis decisoria) nach demjenigen Rechte zu beurtheilen sind, welches das im Streit befangene Rechtsverhältniß beherrscht. Andere dagegen verwerfen diese Unterscheidung und nehmen an, daß nur die juristischen Folgen der behaupteten Thatsachen dem materiellen Rechte angehören, der Beweis dieser Thatsachen aber dem Prozeßrechte. Nach dieser letzteren Anschauungsweise würde die lex fori alle Fragen, welche den Beweis betreffen — allerdings mit gewissen Ausnahmen — ebensogut beherrschen, wie die eigentlichen Prozeßformen.

Hier handelt es sich nicht darum, welche dieser Ansichten an sich den Vorzug verdient, sondern vielmehr darum, ob das „Verfahren" im Sinne des Art. 55 des Uebereinkommens in jenem engeren, lediglich die Prozeßformen begreifenden oder in einem weiteren, namentlich auch die Beweismittel und deren Würdigung umfassenden Sinne gemeint ist.

Nach der Entstehungsgeschichte des Art. 55 ist letzteres anzunehmen.[3])

---

[3]) In der I. Konferenz war auf Anregung der deutschen Kommissare nachstehende Bestimmung als Abs. 2 des Art. 55 aufgenommen worden: „Wenn es sich darum handelt, das Vorhandensein, die Höhe oder die Vertheilung eines Schadens festzustellen, namentlich in den Fällen der Artt. 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 und 47, so entscheidet der Richter nach freier, aus dem Inbegriff der Verhandlungen geschöpfter Ueberzeugung, ohne an bestimmte Beweisregeln gebunden zu sein." Diese Bestimmung, welche im Wesentlichen den Artt. 259 und 260 der Deutschen Civilprozeßordnung nachgebildet ist, verfolgte den Zweck, dem materiellen Recht und der Billigkeit möglichst Eingang zu verschaffen und namentlich die in gewissen Bestimmungen des Uebereinkommens liegenden Härten zu mildern. Ihre Anwendung würde dem Richter insbesondere gestattet haben, die durch Art. 25 vorgesehenen administrativen Feststellungen seinem Urtheil zu Grunde zu legen, sofern sich keine Momente gegen deren Glaubwürdigkeit ergeben, und sofern — wie dies meistens der Fall — eine gerichtliche Feststellung nicht stattgefunden hat. Sie würde ferner ermöglicht haben, die Präsumtionen zu Gunsten der Eisenbahn (Art. 31, 32) auf ihr den Umständen des Falles entsprechendes richtiges Maß zu beschränken. Sie würden nicht minder dazu beigetragen haben, die richtige Ermittelung der Höhe des Schadens

Aus den Verhandlungen geht mit aller Bestimmtheit hervor, daß man dem Gesetze des Prozeßortes nicht allein die eigentlichen Prozeßformen, sondern alle das Verfahren betreffenden Fragen, auch wenn sie mehr materieller Natur sind, namentlich auch das ganze Beweisverfahren, soweit nicht durch das Uebereinkommen selbst eine spezielle Regelung erfolgt ist, unterstellen wollte. Für eine Auslegung des Art. 55 in dem entgegengesetzten — beschränkenden — Sinne ergeben sich dagegen keinerlei Anhaltspunkte. Sie würde überdies zu dem, vom Uebereinkommen sicher nicht gewollten Ergebnisse einer bedauerlichen Rechtsunsicherheit führen, da alsdann für eine Reihe wichtiger Fragen die Entscheidung darüber, welches Recht in Anwendung zu kommen hat, im Uebereinkommen nicht getroffen, sondern der äußerst bestrittenen Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts überlassen wäre.

Was zunächst die Beweislast betrifft, so ist die angeregte Frage hier insofern von weniger großer Bedeutung, als die Beweislast, welche allerdings ihrer Natur nach mehr dem materiellen, als dem Prozeßrecht angehört, bezüglich der wichtigsten Materien (s. unten lit. e) durch das Uebereinkommen geregelt ist. Soweit dies nicht geschehen, würde sie sich allerdings, dem Ausgeführten zufolge, nach der lex fori zu richten haben. Auch bezüglich der Zulässigkeit der einzelnen Beweismittel und der Würdigung derselben oder ihrer Beweiskraft, kommen den Intentionen des Uebereinkommens zufolge, soweit dieses keine besondere Bestimmung getroffen hat, lediglich die am Ort des Prozeßgerichts geltenden Gesetze in Anwendung. Das Gleiche gilt bezüglich der Fähigkeit, der Ablehnbarkeit und des Weigerungsrechts der Zeugen, sowie überhaupt bezüglich aller den

(Art. 34 ff.) und der Vertheilung desselben unter den betheiligten Eisenbahnen (Art. 47) zu erleichtern. Die erwähnte Bestimmung wurde indeß von der II. Konferenz (Prot., S. 63, 130) auf Antrag eines der französischen Delegirten gestrichen, um „der Gesetzgebung des eigenen Landes die Vorschriften betreffend die Würdigung der Beweise vorzubehalten". Es wurde von dieser Seite weiter bemerkt: „man würde mit der angefochtenen Bestimmung unter Umständen die Weiterziehung eines Prozesses an die Appellations- und Kassationsinstanz ausschließen." Von anderer Seite wurde angeführt, „daß die österreichische Delegation für diesen Absatz im Jahr 1878 aus dem Grunde gestimmt habe, weil sie, da derzeit in Oesterreich in der Hauptsache noch die Beweisregeln des gemeinen Civilprozesses gelten, damit den übrigen Staaten ein Zugeständniß habe machen wollen." Alle diese Argumentationen, welchen die Majorität durch die Streichung des Abs. 2 des Art. 56 beitrat, setzen eine extensive, die Würdigung der Beweise umfassende Interpretation des Abs. 1 dieses Artikels voraus.

Beweis betreffenden Fragen, welche im Uebereinkommen nicht ihre ausdrückliche Lösung gefunden haben.

2. Die Ausnahmen, welche das Uebereinkommen von der Regel aufstellt, daß bezüglich des Prozeßverfahrens die Gesetze des Prozeßgerichts entscheiden, sind insofern keine wirklichen Ausnahmen, als ja die Bestimmungen des Uebereinkommens in allen einzelnen Konventionsstaaten gleichfalls als Gesetz gelten, welches als lex specialis für die darin geregelten Fälle dem allgemeinen Landesgesetze vorgeht.

Derartige, das Prozeßrecht in weiterem Sinne betreffende Bestimmungen hat das Uebereinkommen über nachstehende Materien getroffen:

a. Bezüglich des Gerichtsstandes.

In dieser Hinsicht ist zunächst für den Hauptprozeß im Entschädigungs-Verfahren durch Art. 27 Abs. 4 bestimmt, daß die Klage gegen diejenige Bahn, welche nach Abs. 3 des Art. 27 überhaupt passiv legitimirt[4]) ist, nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden kann, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist. Hierdurch sind die Kollisionen, welche dadurch herbeigeführt werden können, daß nach verschiedenen Landesgesetzgebungen der Fremde unter allen Umständen vor den Richter des Inlandes geladen werden kann, beseitigt, und ist der natürliche Grundsatz, daß der Kläger den Beklagten bei dessen Forum zu belangen hat, auf der Grundlage völliger Gleichberechtigung sämmtlicher kontrahirenden Staaten hergestellt. Das Nähere hierüber s. oben, § 45 a. E.

Für den Rückgriffsprozeß ist durch Art. 53 bestimmt, daß der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff sich richtet, ausschließlich zuständig ist, und eventuell der klagenden Bahn die Wahl unter den Wohnsitzen der mehreren zu verklagenden Verwaltungen zusteht. Das Nähere s. oben, § 72.

b. Bezüglich der Streitverkündung und Intervention sind im Art. 50 gewisse prozessualische Vorschriften[5]) erlassen. Dieselben betreffen indeß nur den Fall, wenn die Streitverkündung im

[4]) Die Frage der Passivlegitimation (Art. 27 Abs. 3 Art. 28) gehört, wie diejenige der Aktivlegitimation (Art. 26) wesentlich dem materiellen Rechte an. Desgleichen die Vorschrift des Art. 46, wonach erloschene oder verjährte Ansprüche auch nicht durch Einrede oder Widerklage geltend gemacht werden können.

[5]) außer den im Eingange des Artikels getroffenen Bestimmungen materieller Natur.

Hauptprozesse zu dem Zweck erfolgt ist, die im Hauptprozesse ergehende Entscheidung zur unumstößlichen Grundlage des späteren Rückgriffsverfahrens zu machen. Für diesen Fall ist durch den zweiten Satz des Art. 50 vorgeschrieben, daß die Frist, welche der Richter den Bahnen, denen der Streit verkündet ist, zur Intervention setzt, nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bemessen werden soll. Das an sich maßgebende Prozeßgesetz des im Hauptverfahren angegangenen Gerichts wird also durch diese Bestimmung insofern modifizirt, daß der Richter an etwaige durch jenes Gesetz vorgeschriebene Maximal- oder Minimalfristen für die Intervention nicht gebunden ist, daß er jene Fristen vielmehr nach freiem Ermessen und jedenfalls so kurz festzusetzen hat, als dies nach den Umständen des Falles angängig erscheint, um eine wirksame Intervention zu ermöglichen. Das Nähere s. oben, § 68.

c. Die Frage, inwiefern eine Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptverfahren nothwendig oder zuläßig sei, ist durch Art. 52 im Sinne des absoluten Verbotes einer derartigen Vereinigung gelöst. Das Nähere s. oben, § 71.

d. Für das Rückgriffsverfahren enthält der Art. 51 im Abs. 2 die prozessualische Vorschrift,[6]) daß die Entscheidung in einem und demselben Verfahren zu erfolgen hat. Hierdurch sind etwaige anderweite bezügliche Vorschriften des Prozeßortes modifizirt. Vergl. oben, § 70.

e. Ueber die Beweislast finden sich in den nachstehenden Artikeln Bestimmungen, welche[7]) allerdings wesentlich materieller Natur sind:

α. für das Hauptverfahren:

in Art. 30 Abs. 1 (s. oben § 47), Art. 31 letzter Abs. (§ 48), Art. 32 Abs. 3 (§ 49), Art. 38 Abs. 1 a. E. (§ 56), Art. 39 (§ 57), Art. 40 (§ 58), Art. 44 Ziff. 1 (§ 62), Art. 44 Ziff. 4 lit. b (§ 62).

β. Für das Rückgriffsverfahren:

in Art. 47 Ziff. 3 (s. § 65).

f. Von der Vollstreckbarkeit des Urtheils und von der Kaution für die Prozeßkosten handelt der Art. 56 (s. die folgende Nummer).

---

[6]) Die Bestimmung im Abs. 1 des Art. 51, daß sämmtliche Bahnen in derselben Klage zu belangen sind, widrigenfalls der Rückgriff gegen die nicht belangten erlischt, ist wesentlich materieller Natur.

[7]) wie auch die Bestimmungen des Art. 8 Abs. 3 über die Beweiskraft des Frachtbriefes (s. oben, § 24 Nr. 3).

§ 75.

II. Vollstreckbarkeit der Urtheile (Art. 56 Abs. 1).

Die durch das internationale Uebereinkommen geschaffene Rechtseinheit ist nur dann von praktischem Werth, wenn die auf Grund seiner Bestimmungen ergangenen Urtheile in allen Konventionsstaaten gleichmäßig anerkannt und nöthigenfalls vollzogen werden. In diesem Sinne kann Art. 56 als „Schlußstein des ganzen Vertrages"[1]) bezeichnet werden, wenn er im Abs. 1 bestimmt:

„Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird."

Diese Bestimmungen befinden sich im Einklang mit denjenigen Grundsätzen, welche von den angesehensten Rechtslehrern[2]) als die theoretisch richtigen und im internationalen Verkehr zu erstrebenden bezeichnet werden, und in den neueren Gesetzgebungen und Staatsverträgen[3]) mehr und mehr zur Anerkennung gelangen. Sie finden

---

[1]) Prot. der II. Konf. S. 64 (Gerstner). Es ist ein Irrthum, wenn Gasca (III S. 313) meint, die deutschen Kommissare hätten diesen Artikel, wie auch die Artt. 47—55 bekämpft. Der größte Theil derselben rührt gerade von ihnen her. Vergl. oben, § 64 a. E.

[2]) Vergl. namentlich:
von Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts II S. 461 ff.
Asser, internat. Privatrecht S. 98—100.

Der Verfasser der letzteren Schrift war Mitglied der niederländischen Delegation auf der II. und III. Konferenz. Vergl. das Verzeichniß in § 6.

[3]) Nach den Rechten einzelner Staaten werden allerdings die im Auslande ergangenen Urtheile, soweit nicht Staatsverträge eine Ausnahme begründen, in

sich der Hauptsache nach bereits im schweizerischen Entwurf, dessen bezügliche Bestimmungen (Art. 38) durch den Entwurf der deutschen Kommissare und demnächst durch die Verhandlungen der I. und II. Konferenz mehrfach amendirt wurden.[4])

Im Einzelnen ergeben sich aus den angeführten Bestimmungen des Art. 56 nachstehende Sätze:

1. Die in einem der Konventionsstaaten ergangenen Urtheile müssen in jedem der übrigen vollstreckt werden, sofern die Entscheidungen selbst folgenden Voraussetzungen entsprechen:

a. Es muß ein Urtheil vorliegen, d. h. der den Rechtsstreit entscheidende Ausspruch einer richterlichen Behörde, mag derselbe auf kontradiktorisches Verfahren oder im Wege eines Versäumungserkenntnisses ergangen sein. Als ein Urtheil im Sinne dieser Bestimmung wird auch ein Schiedsspruch zu betrachten sein, sofern er durch das kompetente Gericht für vollzugsreif erklärt ist.[5])

b. Das Urtheil muß auf Grund der Bestimmungen des Uebereinkommens ergangen sein, gleichviel welcher. In der Regel wird es sich um einen Rechtsstreit über den internationalen Eisenbahnfrachtvertrag handeln, sei es im Haupt- oder im Rückgriffsverfahren. Es fallen unter die Bestimmungen aber auch alle übrigen Rechtsstreite, welche sich auf irgendwelche Festsetzungen des Uebereinkommens stützen. So namentlich Entschädigungsansprüche wegen verweigerter Eingehung des internationalen Frachtvertrages (Art. 5 letzter Absatz) oder wegen Beschädigung Dritter durch unerlaubte Begünstigungen (Art. 11 Abs. 1). Im Uebrigen ist es gleichgültig, ob das

---

keiner Weise anerkannt, was naturgemäß Retorsionsmaßregeln der übrigen Staaten zur Folge hat. So namentlich in Frankreich, Belgien, der französischen Schweiz, den Niederlanden und Rußland. In anderen Staaten ist die Vollstreckbarkeit ausländischer Urtheile ohne materielle Prüfung des Inhalts anerkannt, sobald gewissen allgemeinen Bedingungen, namentlich auch dem Vorbehalte der Gegenseitigkeit genügt ist. Auf dem letzteren Standpunkte stehen die Gesetzgebungen von Deutschland (C.P.O. §§ 660 und 661, Oesterreich-Ungarn, Italien und der deutschen Schweiz. Auf ähnlichen Grundsätzen beruht auch der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich vom 15. Juni 1869 über die richterliche Kompetenz und die Vollstreckung der Civilurtheile. Vergl. Asser in der Revue de droit international I. P. 86. IX P. 415. Foelix: traité du droit international privé, 3me éd. revue et augmentée par Demangeat, Paris 1856, Bd. II No. 348, 361, 369, 398 ff.

[4]) Vergl. Prot. der I. Konf., S. 54, 86 zu Art. 38. Prot. der II. Konf., S. 63—65, 130, 141 zu Art. 56. Prot. der III. Konf. zu Art. 56 S. 57, 85.

[5]) Vergl. Deutsche C.P.O. §§ 866, 868.

Urtheil sich direkt auf eine Bestimmung des Uebereinkommens stützt oder auf eine durch dieses zugelassene tarifarische, reglementarische oder sonstige Vertragsbestimmung. Das Urtheil kann selbst mit Verletzung einer oder mehrerer Bestimmungen des Uebereinkommens ergangen sein, wenn nur die fraglichen Thatsachen, die ihm zu Grunde liegen, unter das Uebereinkommen fallen. Ob das Uebereinkommen richtig angewendet ist, hat auf die Vollstreckbarkeit in den übrigen Konventionsstaaten keinen Einfluß, diese Frage unterliegt lediglich der Entscheidung der Gerichte des Staates, in dem das betreffende Urtheil ergangen ist. Eine Prüfung dieses Punktes, sowie überhaupt des materiellen Inhalts des ergangenen Urtheils, steht dem Richter des anderen Vertragsstaates, in welchem dasselbe zu vollstrecken ist, nicht zu. Vergl. unten, Nr. 2.

c. Das Urtheil muß von dem zuständigen Gerichte ergangen sein, d. h. von dem durch das Uebereinkommen für zuständig erklärten Gerichte.[6] Es ist dies für Klagen gegen die Eisenbahn gemäß Art. 27 Abs. 4 jedes Gericht, welchem die in Anspruch zu nehmende Verwaltung nach dem Gesetze ihres Wohnsitzes unterworfen ist: vorausgesetzt, daß jenes Gericht dem Staate angehört, in welchem die Beklagte ihren Wohnsitz hat, s. oben, § 45 Nr. III. Bei Rückgriffsprozessen unter den Eisenbahnen ist es gemäß Art. 53 das Gericht des Wohnsitzes der beklagten Bahn oder einer der mehreren beklagten Bahnen nach Wahl des Klägers. Die Zuständigkeit für Klagen der Eisenbahn gegen das Publikum aber richtet sich, da in dieser Hinsicht besondere Bestimmungen nicht gegeben sind, gemäß Art. 55 nach dem Rechte des Proceßrichters.

Die Prüfung, ob das urtheilende Gericht nach den Bestimmungen des Uebereinkommens zuständig war, steht dem Gerichte zu, welches die Vollstreckbarkeit ausspricht: s. unten, Nr. 2.

d. Das Urtheil muß nach den Prozeßgesetzen des Landes, in welchem es ergangen ist, vollstreckbar[7] sein, und zwar endgültig[8] vollstreckbar. Die Frage, inwieweit vorläufig vollstreckbare

---

[6] „Jeder rationelle, die Vollstreckung von Civil-Urtheilen aussprechende Staatsvertrag muß mit der Feststellung der internationalen Kompetenz der betreffenden Staaten beginnen": v. Bar a. a. O. II. S. 465 Anm. 4a.

[7] Die Eigenschaft der Vollstreckbarkeit ist nach dem Vorschlag des Entwurfs der deutschen Kommissare an Stelle der im schweizerischen Entwurf vorgesehenen Rechtskraft getreten. Dies steht im Einklang mit der durch v. Bar (II S. 470 ff.) und Asser vertheidigten Theorie des internationalen Privatrechts, s. dagegen § 661 Nr. 1 der deutschen C.P.O.

[8] Auch diese letztere Vorschrift entstammt dem Entwurf der deutschen Kommissare.

Urtheile, die auf Grund des Uebereinkommens in dem einen Konventionsstaat ergangen in dem andern Konventionsstaat vollstreckbar sind, ist nicht nach den Grundsätzen des Uebereinkommens, sondern nach den am Orte, wo die Vollstreckung erfolgen soll, sonst geltenden Gesetzen und Staatsverträgen zu entscheiden.

2. Der Vollstreckung muß die Erklärung der Vollstreckbarkeit des in dem anderen Konventionsstaate ergangenen Urtheils vorausgehen.

a. Diese Erklärung, das sogenannte Exequatur, erfolgt zwar im Allgemeinen nur unter Beobachtung des durch die Gesetze des vollstreckenden Landes vorgesehenen Formalitäten und unter Erfüllung der sonstigen Bedingungen, welche jene Gesetze vorschreiben. Allein die Prüfung darf sich lediglich darauf erstrecken, ob die unter Nr. 1a bis d angegebenen Voraussetzungen vorliegen. Das Exequatur darf, wenn dies der Fall ist, nicht verweigert werden, namentlich nicht aus dem Grunde, weil das die Vollstreckbarkeit aussprechende Gericht mit dem Inhalte des Urtheils oder mit seiner Motivirung nicht einverstanden ist. Dasselbe hat sich vielmehr jeder materiellen Prüfung in dieser Hinsicht zu enthalten.[9]) Etwaige entgegenstehende Bestimmungen

---

[9]) Es leuchtet ein, daß eine materielle Prüfung seitens des exequirenden Gerichts der Aufhebung der ganzen Bestimmung gleichkäme. Gegenüber der entgegenstehenden Praxis in verschiedenen Staaten (s. Anm. 3 zu diesem Paragraphen) war es nothwendig, die materielle Prüfung ausdrücklich zu verbieten.

Die — jeden Zweifel ausschließende — gegenwärtige Fassung der bezüglichen Bestimmungen des Art. 56 Abs. 1, erster Satz, ist auf Antrag der niederländischen Delegation (Herrn Asser) erfolgt, welche Folgendes ausführte: „Der Artikel könnte in seiner ursprünglichen Form so verstanden werden, als wären die bezeichneten Urtheile in jedem der Vertragsstaaten vollstreckbar ohne irgend eine Intervention des Staates, wo die Vollstreckung stattfinden soll. Es giebt Länder, in denen ein von einem auswärtigen Gericht erlassenes Urtheil nicht vollzogen werden darf, bevor dasselbe formell und materiell von den inländischen Gerichten geprüft und für vollstreckbar erklärt worden ist. In anderen Staaten ist unter gewissen Bedingungen nur eine formelle Prüfung vorgeschrieben. Redner will nicht eine materielle Würdigung des Urtheils der Vollstreckung vorausgehen lassen, aber er glaubt, es würde der Annahme des internationalen Vertrages hinderlich sein, wenn nicht eine formelle Prüfung vorbehalten würde“ (Prot. der II. Konf. S. 64). Im Anschluß hieran bemerken die Berichterstatter der I. Kommission: „Der Entwurf vom Jahr 1878 könnte so ausgelegt werden, daß die Erkenntnisse in jedem Vertragsstaate ohne Exequatur der kompetenten Behörde des betreffenden Staates vollstreckbar seien. Dies wäre aber unzulässig, sowohl mit Rücksicht auf die Hoheitsrechte eines jeden Staates als mit Rücksicht auf die Praxis, da doch jedenfalls konstatirt werden muß, daß es sich

der Gesetzgebung des exequirenden Staates (vergl. Anm. 3) sind für den Geltungsbereich des Uebereinkommens beseitigt. Im Uebrigen sind die in dem exequirenden Staate bestehenden Gesetze maßgebend, namentlich auch für die Art und Weise, in welcher die Vollstreckung zu erfolgen hat.[10])

b. Das Exequatur und die auf Anrufen der Partei daraufhin ergehende Vollstreckung bezieht sich auf den ganzen Inhalt und Umfang des Urtheils: mit einer einzigen Ausnahme. Falls nämlich die Kläger aus dem alleinigen Grunde seiner Abweisung mit der Klage zu einer Entschädigung verurtheilt werden sollte, so braucht diesem Theile des Urtheils das Exequatur nicht verliehen zu werden. Hiermit ist nicht etwa die Verurtheilung zu den Prozeßkosten gemeint, auf welche selbstverständlich die Vollstreckung des Urtheils in der Hauptsache auszudehnen ist.[11]) Die Bestimmung hat ebensowenig etwaige im Wege einer zulässigen Wiederklage (vergl. Art. 28) geltend gemachte Ansprüche im Auge; auch diese sind nach Maßgabe des Art. 56 exequirbar. Sie betrifft lediglich arbiträre Summen, deren Bezahlung etwa dem Kläger unter dem Titel einer Entschädigung für die dem Beklagten verursachte Unannehmlichkeit des Prozesses neben dem Ersatze der Kosten zugebilligt werden könnten.[12])

3. Aus der gesetzgeberischen Absicht, welche den Bestimmungen des Art. 56 Abs. 1 über die Vollstreckbarkeit der Urtheile zu Grunde liegt, ergiebt sich a fortiori der Schluß, daß das in dem einen Vertragsstaat ergangene Urtheil der gedachten Art in allen übrigen Vertragsstaaten auch die Einrede der ergangenen Entscheidung in gleicher Weise begründet, wie wenn das Urtheil in dem Staate

überhaupt um ein Urtheil auf Grund dieses Uebereinkommens handle. Was allein ausgeschlossen werden soll, ist die materielle Prüfung des Urtheils. In allen andern Punkten soll die Gesetzgebung eines jeden Staates maßgebend sein.

[10]) Vergl. v. Bar a. a. O. II. S. 497, 498.

[11]) Dies ist bereits im Prot. der II. Konf. S. 141 konstatirt und zudem durch den von der III. Konferenz (Prot. S. 57) beschlossenen Text-Zusatz „außer den Prozeßkosten" ausgedrückt.

[12]) In dem Berichte der I. Kommission (Prot. der II. Konf. S. 130, 131) ist in dieser Hinsicht bemerkt: „Die Kommission trug ferner dem Antrage eines ihrer Mitglieder Rechnung, welches die Aufnahme einer Bestimmung wünschte, daß das Verbot der materiellen Prüfung sich nicht auf etwaige Succumbenzgelder erstrecken solle. In der That kann sowohl die Zulässigkeit, als auch der Betrag eines derartigen gegen den Kläger ergangenen Spruches von den Richtern verschiedener Ländern sehr verschieden beurtheilt werden. Uebrigens ist die Frage von ganz untergeordneter Bedeutung, da in den meisten Vertragstaaten derartige

ergangen wäre, wo der neue Prozeß angestrengt wird.[13]) Voraussetzung ist, daß das Urtheil, welches die exceptio rei judicatae begründen soll — abgesehen von den sonstigen Vorbedingungen dieser Einrede — die in Nr. 1a—c dieses § erwähnten Eigenschaften habe.

Die unter 1d erwähnte weitere Voraussetzung — definitive Vollstreckbarkeit des Urtheils — bezieht sich ihrer Natur nach ausschließlich auf die Vollstreckung und kommt für die Einrede der entschiedenen Sache nicht in Betracht. Dagegen muß das Urtheil rechtskräftig sein, um dieser Einrede als Grundlage dienen zu können.

Auch die auf das Exequatur bezüglichen Bestimmungen (s. Nr. 2 dieses Paragraphen) sind auf die Einrede der entschiedenen Sache selbstverständlich nicht anwendbar.

4. In ähnlicher Weise führen die Grundsätze, auf denen die Bestimmungen des Art. 56 Abs. 1 beruhen, mit Nothwendigkeit dazu, auch die Einrede der Litispendenz oder des bereits anhängigen Rechtsstreites — sofern deren allgemeine Voraussetzungen begründet sind — für die durch das Uebereinkommen beherrschten Fälle zuzulassen, ohne Unterschied, in welchem der Konventionsstaaten der frühere Prozeß anhängig gemacht war, vorausgesetzt, daß dies vor einem nach dem Uebereinkommen kompetenten Gerichte (vergl. oben Nr. 1c) geschehen ist.[14])

In welchem Momente ein Rechtsstreit als anhängig zu be-

Bestimmungen gar nicht oder nur in seltenen Fällen bestehen." Zur Vermeidung von Mißverständnissen ist hierzu zu bemerken, daß man nach dem gewöhnlichen juristischen Sprachgebrauch unter Succumbenzgeldern nicht Entschädigungsbeträge der im Kommissionsberichte gedachten Art, sondern eine dem Gericht zu zahlende Strafe oder Sportel für muthwilliges Prozessiren (poena temere litigantium) zu verstehen pflegt. Succumbenzgelder der letzteren Art sind hier nicht gemeint; dieselben werden lediglich einen Theil der Gerichtskosten bilden und wie diese exequirbar sein.

[13]) Ebenso sagt v. Bar, Theorie :c. des internationalen Privatrechts II. S. 421, daß in allen Fällen, in welchen die Vollstreckung als das Plus stattfindet, auch die Anerkennung der res judicata als das Minus anzunehmen ist. Vergl. am gleichen Orte II. S. 417 ff., 461 ff.

[14]) Vergl. namentlich v. Bar, a. a. O. S. 546 ff. Foelix, a. a. O. Nr. 181 183. Es müßte ja eine unsägliche Verwirrung daraus entstehen, wenn eine Partei genöthigt wäre, über dieselbe Sache gleichzeitig vor den Gerichten mehrerer Staaten zu prozessiren. Erscheint ein solcher Zustand schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen als unerträglich, so würde er in noch weit höherem Maße dem Geiste des Uebereinkommens widersprechen, welches das Konventionsgebiet für die durch das Uebereinkommen geregelten Fragen als ein einheitliches Rechtsgebiet betrachtet.

trachten ist, wird für einzelne Fälle durch das Uebereinkommen geregelt. Vergleiche namentlich Art. 15 Abs. 4 und Art. 27 Abs. 5 (s. oben, §§ 35 und 45). Soweit dies nicht geschehen ist, werden gemäß Art. 55 die Gesetze des zuerst angegangenen Gerichts maßgebend sein.

Zu Nr. 3 und 4. Sowohl für die Einrede der entschiedenen Sache, als für diejenige der Litispendenz kann die Thatsache, daß der gleiche Anspruch je nach Umständen verschiedenen Personen (Absender oder Empfänger) zusteht, zu eigenthümlichen Konsequenzen führen. Die Rechte dieser beiden Interessenten sind zwar durch die Bestimmungen im Art. 15 Abs. 4 und Art. 16 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 26 möglichst scharf abgegrenzt. Allein es ist dennoch möglich, daß der Empfänger den gleichen Anspruch bei dem Gerichte B verfolgt, welchen der Absender schon bei dem Geriche A geltend gemacht hat, und daß jedes dieser Gerichte einen anderen dieser Interessenten für legitimirt erachtet. In einem solchen Falle würde das später angegangene Gericht irgend eines der Konventionsstaaten die Einrede der ergangenen Entscheidung und diejenige der Litispendenz respektiren müssen, obschon die beiden Prozesse von verschiedenen Personen angestellt sind.[15])

§ 76.

III. Unzulässigkeit der Kaution für Prozeßkosten (Art. 56 Abs. 2).

In den Prozeßordnungen der vertragschließenden Staaten, deren Bestimmungen auch für die Rechtsstreitigkeiten aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrag im Allgemeinen maßgebend sind (Art. 55), findet sich hin und wieder der Satz, daß Ausländer bei Erhebung der Klage angehalten werden können, eine Kaution für die Prozeßkosten zu hinterlegen.[1]) Es wurde bei den Verhandlungen[2]) für angemessen erachtet, eine derartige Erschwerung für Klagen, welche

---

[15]) Es handelt sich nur um einen Anspruch welcher je nach Lage der Umstände dem einen oder anderen Berechtigten zusteht. Durch die Legitimation des einen ist diejenige des anderen mit Nothwendigkeit ausgeschlossen.

[1]) s. namentlich Deutsche Civilprozeßordnung § 102, wo übrigens u. A. der Vorbehalt der Gegenseitigkeit gemacht ist. Code de proc. civile Art. 166, 167 und 423, nach welch' letzterem indeß die Kaution für Handelssachen wegfällt. In Italien besteht eine derartige Verpflichtung überhaupt nicht.

[2]) Kommissionsbericht in dem Prot. der II. Konf. (S. 131), durch welche diese Bestimmung hinzugefügt wurde.

aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage entspringen, nicht zuzulassen. Der Art. 56 Abs. 2 bestimmt deshalb:

„Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden."

Der oben erwähnte Kommissionsbericht besagt in dieser Hinsicht: „Verschiedene Gesetzgebungen verlangen noch vom auswärtigen Kläger eine cautio judicatum solvi.[3]) Man glaubte, daß es nicht im Geiste des Uebereinkommens liege, die freie Ausübung der den Betheiligten gewährten Klagerechte in dieser Weise zu beschränken, und hielt eine derartige Beschränkung um so weniger für nothwendig, als die Urtheile überall vollstreckbar sind."

Der Ausdruck „cautio judicatum solvi", welcher im französischen Recht vielfach als die cautio pro expensis umfassend angewendet wird, ist auch in den französischen Text des Entwurfs der II. Konferenz übergegangen. Nachdem dies in der III. Konferenz[4]) von deutscher Seite gerügt und darauf hingewiesen worden war, daß es sich — wie auch der deutsche Text besagt — nur um die Sicherstellung für Prozeßkosten handle, wurde der französische Text zwar entsprechend in „la caution à fournir pour assurer les payements des dépens" abgeändert, daneben aber blieb doch der Ausdruck „caution judicatum solvi" in Klammer beibehalten. Dies ist wohl mit Rücksicht auf den erwähnten Sprachgebrauch des französischen Rechts geschehen und kann zu Mißverständnissen um so weniger Anlaß geben, als einerseits nunmehr auch aus dem französischen Text klar ersichtlich ist, daß es sich um die Kaution für Pozeßkosten handelt, andererseits aber eine cautio judicatum solvi im eigentlichen Sinne bei Klagen der hier in Rede stehenden Art nach den Intentionen des Uebereinkommens gleichfalls ausgeschlossen sein würde, wenn sie überhaupt in Betracht käme.

Wenn obige Bestimmung auf Klagen Anwendung findet, welche „auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden", so ist dies im weitesten Sinne auszulegen. Es sind damit, wie im Abs. 1 des Art. 56, die Klagen gemeint, welche „auf Grund dieses Uebereinkommens erhoben worden, wie dies im vorigen Paragraphen unter 1b des Näheren erörtert ist.

---

[3]) Damit ist, wie bereits der deutsche Text des Entwurfs der II. Konferenz ergiebt, die Sicherstellung für die Prozeßkosten gemeint.

[4]) Pot. der III. Konf. S. 57.

B. Organische internationale Einrichtungen.

§ 77.

I. Allgemeines.

Schon in der Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissare zur I. Konferenz war am Schlusse die Schaffung organischer Einrichtungen für das durch das Uebereinkommen zu vereinbarende internationale Recht angeregt worden. Als solche waren namentlich bezeichnet: ein internationaler Gerichtshof für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen, ein Organ der Presse für die bezüglichen Veröffentlichungen und eine internationale Kommission. Die letztere sollte die Aufgabe haben „darüber zu wachen, ob die getroffenen Bestimmungen den Anforderungen der Lage fortwährend entsprechen, und erforderlichen Falls hierauf bezügliche Anträge an die Vertragsregierungen zu stellen."

Die erwähnten Vorschläge waren auf der I. Berner Konferenz[1]) einer besonderen Kommission (III) überwiesen worden, welche auf Grund derselben einen Vertragsentwurf, betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission, ausarbeitete. Dieser Entwurf ist demnächst mit einigen redaktionellen Aenderungen von der I. Konferenz angenommen werden.[2])

---

[1]) Prot. der I. Konf. S. 86/87 u. 90/91. Die erwähnte Denkschrift ebendaselbst S. LIX.

[2]) Der von der I. Konferenz beschlossene Entwurf lautet:

Entwurf eines Vertrages, betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission.

§ 1. Um die Verwirklichung des Zweckes zu sichern, welchen die vertragschließenden Staaten beim Abschlusse des internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr vor Augen gehabt haben, wird eine internationale Kommission eingesetzt.

§ 2. Die Aufgabe dieser Kommission besteht zunächst darin, darüber zu wachen, ob die Bestimmungen des bezeichneten Vertrages fortwährend den Bedürfnissen entsprechen, welchen derselbe abzuhelfen bestimmt ist, und erforderlichenfalls hierauf bezügliche Anträge an die Regierungen der vertragschließenden Staaten zu stellen.

Falls der Betrieb einer Eisenbahn diejenigen Bürgschaften nicht darbietet, welche unerläßlich sind, wenn der internationale Verkehr mit derselben den übrigen Eisenbahnen auferlegt werden soll, so ist es die Aufgabe der Kommission, zu erklären, daß die Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge, bei welchen jene Eisenbahn betheiligt sein würde, aufgehoben ist oder nur unter gewissen Bedingungen besteht. Die Bedingungen sind von der Kommission festzusetzen.

Auf der II. Konferenz [3]) wurde seitens der französischen Delegation ein Gegenvorschlag gemacht, welchem zufolge ähnliche Aufgaben

---

Endlich ist die Kommission berufen, bei der Erledigung der auf Grund des bezeichneten Vertrages entstehenden Rückgriffsstreitigkeiten der Eisenbahnen unter einander mitzuwirken.

§ 3. Jeder der vertragschließenden Staaten ernennt zwei Mitglieder der Kommission.

Die ordentlichen Versammlungen der Kommission finden jährlich im Laufe des Monats Mai statt. Eine außerordentliche Versammlung wird berufen, wenn einer der vertragschließenden Staaten darauf anträgt.

§ 4. Die Leitung der in den Wirkungskreis der Kommission fallenden Angelegenheiten steht je einem der vertragschließenden Staaten für die Dauer eines Jahres und zwar für die Zeit vom Schlusse einer ordentlichen Versammlung bis zum Schlusse der nächsten ordentlichen Versammlung zu.

Die Reihenfolge, in welcher die vertragschließenden Staaten die Leitung übernehmen, wird durch das Loos bestimmt, welches bei der ersten Versammlung der Kommission gezogen wird.

Im Falle des Beitritts anderer Staaten zu dem bezeichneten Vertrage wird die Stelle, welche in der gedachten Reihenfolge diesen Staaten zuzuweisen ist, gleichfalls durch das Loos bestimmt.

Bis zum Schlusse der ersten ordentlichen Versammlung steht der Regierung der schweizerischen Eidgenossenschaft die Leitung zu.

§ 5. Die Kommission stellt ihre Geschäftsordnung fest. Der leitende Staat bereitet die Vorlagen für die Kommission vor; er bestimmt die Tagesordnung übersendet jedem der vertragschließenden Staaten die Vorlagen mindestens zwei Monate vor der Eröffnung der Versammlung und ernennt erforderlichenfalls Berichterstatter aus der Mitte der Kommission.

Die von anderen vertragschließenden Staaten gestellten Anträge müssen dem leitenden Staate mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Versammlung eingereicht werden, in welcher sie zur Diskussion kommen sollen.

Ist ein Antrag unter Nichtbeachtung der im Vorstehenden bezeichneten Fristen als dringlich eingebracht, so ist die Frage der Dringlichkeit von der Kommission zu entscheiden.

§ 6. Die Kommission hat ein Central-Bureau, welches in der von ihr zu bezeichnenden Stadt seinen ständigen Sitz hat.

§ 7. Die Versammlungen der Kommission werden in einer dem leitenden Staate angehörigen Stadt abgehalten, wenn nicht im Einverständnisse mit diesem letzteren die Kommission eine andere Stadt zu diesem Zwecke bestimmt.

Dem leitenden Staate gebührt der Vorsitz in den Versammlungen der Kommission.

§ 8. Die Kommission entscheidet darüber, inwieweit ihre Beschlüsse, sowie andere Schriftstücke, deren Bekanntwerden sie im Interesse der Betheiligten für nützlich erachtet, zu veröffentlichen sind. Sie bestimmt, in welcher Art die Veröffentlichung erfolgen soll, ob durch ein Journal oder in anderer Weise.

§ 9. Die Beschlüsse der Kommission werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Jeder der vertragschließenden Staaten hat eine Stimme. Zur

einer wesentlich anders organisirten und im Allgemeinen den Bestimmungen im Art. 16 des Weltpostvertrages vom 1. Juni 1878 nachgebildeten Centralstelle übertragen werden sollten. Auch dieser

---

Abgabe der Stimme seitens eines Staates genügt die Anwesenheit eines seiner Delegirten.

§ 10. Wenn es sich darum handelt, gegen eine Eisenbahn eine der im zweiten Absatze des § 2 vorgesehenen Maßregeln zu ergreifen, so hat der leitende Staat, im Namen der Kommission, der betreffenden Bahn die gegen sie vorgebrachten Beschwerden zur Kenntniß zu bringen und ihr eine Frist von mindestens einem Monate zur Ueberreichung ihrer schriftlichen Rechtfertigung zu setzen. Ein Exemplar dieser Rechtfertigung ist jedem der vertragschließenden Staaten zu übermitteln.

Die Entscheidung der Kommission wird mit dem Tage ihrer Veröffentlichung wirksam.

Die Entscheidung ist vor der Veröffentlichung demjenigen Staate, welchem die betheiligte Eisenbahn angehört, mitzutheilen. Dieser Staat ist berechtigt, binnen der Frist von einem Monat, von der Mittheilung der Entscheidung an, Widerspruch gegen dieselbe zu erheben, indem er zugleich die Maßregeln angiebt, welche er zur Sicherung der Interessen der übrigen Eisenbahnen in Vorschlag bringt. Macht er von dem Rechte des Widerspruchs Gebrauch, so unterbleibt die Veröffentlichung.

Falls über eine Eisenbahn der Konkurs eröffnet ist, kann der leitende Staat die im zweiten Absatz des § 2 bezeichneten Maßregeln provisorisch treffen, ohne den Zusammentritt der Kommission abzuwarten.

§ 11. Die Kommission entscheidet in erster und letzter Instanz über die Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen, wenn alle betheiligten Parteien sei es durch eine allgemeine und für alle derartigen Streitigkeiten getroffene Verabredung, sei es durch Kompromiß in dem einzelnen Falle übereingekommen sind, sich ihrer Entscheidung zu unterwerfen.

Zu diesem Zweck ernennt sie aus ihrer Mitte und durch eine nach Maßgabe des § 9 vorzunehmende Wahl eine Spezialkommission von sieben Mitgliedern und drei Stellvertretern, welche nach ihrer persönlichen Ueberzeugung zu urtheilen haben.

Die Kommission regelt, soweit dies erforderlich, das Verfahren.

Für die Verhandlung und Entscheidung kommen andere Kosten nicht zum Ansatz, als diejenigen, welche durch Vernehmungen, Gutachten und Zustellungen verursacht werden.

Die Entscheidungen der Spezialkommission unterliegen keiner Formalität oder Gebühr zu Gunsten der Staatskasse. Die oben bezeichneten Auslagen fallen derjenigen Partei zur Last, welche in der Entscheidung dazu verurtheilt wird.

Die Entscheidungen der Spezialkommission sind endgültig und in jedem der vertragschließenden Staaten vollstreckbar; ein Rechtsmittel findet gegen dieselben nicht statt.

§ 12. Die Kommission bestimmt den Betrag der gemeinschaftlichen Kosten Dieselben werden von den vertragschließenden Staaten zu gleichen Theilen getragen.

Antrag wurde einer besonderen Kommission (III) überwiesen, welche im engen Anschluß an jene Vorschläge Entwürfe ausarbeitete, die im Wesentlichen dem nunmehrigen Art. 57 ff. des Uebereinkommens, sowie dem Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamts zu Grunde liegen.

Diese Bestimmungen gehen davon aus, daß für die laufenden Geschäfte ein selbständiges, von einer der vertragschließenden Regierungen zu organisirendes Centralamt für den internationalen Verkehr zu errichten ist, während die Fortbildung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts der Berathung ähnlicher, von sämmtlichen Staaten zu beschickenden Konferenzen überlassen wird, wie diejenigen, welche den Abschluß des Uebereinkommens vorbereitet haben.

II. Das Centralamt für den internationalen Transport.

§ 78.

1. Errichtung und Aufgabe des Centralamts im Allgemeinen (Art. 57).

Auf Grund der im vorigen Paragraphen erörterten Verhandlungen ist die Einsetzung einer ständigen Centralstelle für den internationalen Verkehr beschlossen worden, über deren Errichtung und Aufgabe das Uebereinkommen im Art. 57 folgende allgemeine Bestimmungen getroffen hat:

I. Zweck und Aufgabe des Centralamts (Art. 57 Abs. 1):

„Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. Die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahn-Verwaltunngen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen."

Diese Funktion des Centralamts ist zwar zum größten Theil eine mehr oder weniger formale; allein sie ist sehr wichtig und geradezu unentbehrlich.

Die durch das Uebereinkommen und die Ausführungs-Bestimmungen neu geschaffene Einheitlichkeit des internationalen Rechts hat

[3]) Prot. der II. Konf. S. 65, 132—138. Durch die Beschlüsse der dritten Konferenz (S. 45/46, 63, 65) ist hieran nichts Wesentliches geändert worden.

in dieser Richtung innige Beziehungen zwischen den vertragschließenden Staaten geschaffen, welche der Ausbildung und näheren Regelung bedürfen. Die Anwendung der vereinbarten Normen auf den Verkehr, die Erweiterung und die stets wechselnden Bedürfnisse dieses Verkehrs werden ohne Zweifel zu den verschiedensten Mittheilungen unter den vertragschließenden Staaten Anlaß geben, an welchen in der Regel die Gesammtheit derselben interessirt ist.[1]) Es bedarf deshalb eines Centralorgans, um diese Mittheilungen entgegenzunehmen und weiter zu geben. Je rascher und präziser dies geschieht, um so besser wird das Centralamt seine Aufgabe erfüllen. Dasselbe wird hierbei öfters Gelegenheit haben, seine eigene Ansicht auszusprechen, die Ausführung der gemachten Vorschläge zu erleichtern, Gegensätze zu vermitteln und überhaupt Alles zu thun, was mit Rücksicht auf die Umstände des einzelnen Falles der Gesammtheit der vertragschließenden Staaten im Sinne des Uebereinkommens förderlich sein kann.

Eine ähnliche Thätigkeit wird das Centralamt bezüglich der Mittheilungen seitens der am Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen entwickeln. Die letzteren stehen allerdings unter einander vielfach in engeren Beziehungen durch Vereine, Verbände oder direkte Verkehre. Ein großer Theil der Mittheilungen, welche sich die Bahnen zu machen haben, wird, wie bisher, durch Vermittlung dieser Vereinigungen oder auch direkt geschehen können. Soweit aber die betreffenden Mittheilungen die Gesammtheit oder doch einen großen Theil der durch das Uebereinkommen verbundenen Eisenbahnen betreffen, und soweit direkte Beziehungen der angedeuteten Art nicht bestehen, wird stets die Vermittlung des Centralamts in Anspruch zu nehmen sein. Und diese Vermittlung wird in vielen Fällen nicht nur eine formelle, sondern je nach Umständen eine materiell fördernde, helfende und ausgleichende sein. — Ob der Verkehr zwischen dem Centralamt und den Eisenbahnen ein direkter ist, oder regelmäßig durch ein dazu bestimmtes Organ des betr. Staates — wie z. B. in Deutschland das Reichs-Eisenbahnamt — vermittelt und geleitet wird, ist eine mit dem Centralamt zu vereinbarende innere Angelegenheit der einzelnen Staaten.

Wenn die in der Nr. 1 des Art. 57 bezeichnete Thätigkeit eine

---

[1]) Soweit diese Mittheilungen die Abänderung des Uebereinkommens betreffen, ist davon unter Nr. 4 des Art. 57 besonders gehandelt. Wegen Modifikationen der Liste unter Vermittelung des Centralamtes ist im § 58 besondere Anordnung getroffen.

ersprießliche sein soll, so setzt dies allerdings voraus, daß alle Thatsachen, welche für das internationale Eisenbahn-Transportwesen von Wichtigkeit sind, dem Centralamt von den betreffenden Staaten und Bahnen mitgetheilt werden. Eine desfallsige Verpflichtung ist deshalb auch in Art. II des Reglements (s. unten, § 80) ausdrücklich ausgesprochen.

Was den Inhalt dieser Mittheilungen betrifft, so ist im Allgemeinen dem Ermessen der Staaten und der Bahnen überlassen, welche Thatsachen für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind. Es gehören dahin namentlich die im Art. 2 des Uebereinkommens erwähnten transporthindernden Umstände (s. das Reglement betr. das Centralamt Art. II Abs. 2 und 3), ferner alle diejenigen Bestimmungen, hinsichtlich welcher das Uebereinkommen auf die Statuten der einzelnen Staaten oder Bahnen oder auf Vereinbarungen unter der ersteren verweist, wie unter Andern[2]) namentlich in den Artt. 19, 24 Abs. 2, 25 Abs. 3, 36 Abs. 3, Ausf.Best. § 1 a. E. (§ 6 Abs. 3 Nr. 1—4 und Abs. 11 (zu Art. 14).

Eine weitere Aufgabe des Centralamtes ist:

„2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen."

Diese Bestimmung hängt mit der in der vorigen Nummer erörterten auf das Genaueste zusammen. Die betreffenden Thatsachen sind so zahlreich und so verschiedenartig, daß sie vor Allem der sorgfältigen Sammlung und der Ordnung nach gewissen Gesichtspunkten, sowie der übersichtlichen Darstellung und Bearbeitung bedürfen, um für ihre Zwecke nutzbar gemacht zu werden. Es wird daher sicher eine der ersten Sorgen des Centralamtes sein, eine möglichst vollständige und wohlgeordnete Registratur anzulegen und stets im Laufenden zu halten.

Da die Mittheilungen nicht nur für die Eisenbahnen und deren Aufsichtsbehörden, sondern zum größten Theile auch für das verkehrtreibende Publikum von Interesse sind, so können sie ihren Zweck nur durch geeignete Veröffentlichungen[3]) erreichen.

---

[2]) Um nur einige der wichtigsten derartigen Bestimmungen hervorzuheben.

[3]) Die Anregung zu derartigen Bestimmungen war bereits durch die Denkschrift der deutschen Kommissare gegeben: Prot. der I. Konf. S. LIX. Aehnliches findet sich auch im § 8 des Entwurfs eines Vertrages, betr. die Einsetzung einer internationalen Kommission, s. oben, § 77, Anm. 2.

Diese Veröffentlichungen können der verschiedensten Art sein und werden sich ebensosehr nach den Bedürfnissen der Eisenbahnen als nach denjenigen des Publikums zu richten haben. Es wird sich namentlich handeln um Veröffentlichung von statistischen Daten — von Karten und graphischen Darstellungen zum besseren Verständniß dieses Materials — von tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen, soweit diese auf den internationalen Verkehr Bezug haben, — von lokalen Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen, soweit sie nach dem Uebereinkommen für den internationalen Verkehr maßgebend sind,[4]) von praktischen und handlichen Ausgaben eines korrekten und stets dem neuesten Stande entsprechenden Textes des Uebereinkommens und der Nebenbestimmungen, namentlich auch der Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen und dergl. mehr.

Als Organ für derartige Eröffnungen ist unter Anderm eine vom Centralamte herauszugebende Zeitschrift in Aussicht genommen, von welcher bei Besprechung des Art. II des Reglements für dieses Amt (s. unten, § 80) des Näheren die Rede sein wird.

Ferner liegt dem Centralamt ob:

„3. Auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abzugeben."

Die schiedsrichterliche Funktion des Central-Amts ist eine äußerst wichtige,[5]) indeß nach verschiedenen Richtungen beschränkte.

---

[4]) Vergl. oben, bei Anm. 2.

[5]) Eine Anregung dazu findet sich bereits in der Denkschrift der deutschen Kommissare: Prot. der I. Konf. S. LIX. Aehnliche Bestimmungen sind im § 11 des Entwurfs, betr. die Einsetzung einer internationalen Kommission (s. oben, Anm. 2 zu §§ 77), sowie in Nr. 3 des französischen Gegenvorschlags (Prot. der II. Konf. S. 65 und S. 62 zu Art. 54) aufgenommen. Die zur Prüfung dieses letzteren eingesetzte Kommission der II. Konferenz war zwar in ihrer Mehrheit der Ansicht, „daß diese Thätigkeit großen praktischen Schwierigkeiten begegnen und auch in der Schnelligkeit den Erwartungen der Eisenbahnen nicht entsprechen werde, so daß es besser sei, in dieser Hinsicht Alles der Initiative der Eisenbahnen selbst zu überlassen. Allein das Plenum stellte einmüthig die betreffende Bestimmung wieder her und strich nur die Bestimmung des französischen Entwurfs, welcher zufolge das Centralamt auch berufen sein sollte, „Gutachten abzugeben" (Prot. der II. Konf. S. 134). Man wollte — der ebendaselbst seitens des belgischen Delegirten abgegebenen und nicht widersprochenen Erklärung zufolge — vermeiden, jenem Amte den Gerichten gegenüber eine gewisse doktrinäre Autorität zu verleihen. Von verschiedenen Seiten wurde hervorgehoben, daß bei der Organisation des Amtes auch auf seine eventuelle Funktion als Schieds-

Der vorliegenden Bestimmung zufolge bezieht sich die Aufgabe des Centralamts als Schiedsgericht nur auf „Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander", also auf das Rückgriffsverfahren. Sie findet somit auf das Entschädigungsverfahren zwischen Publikum und Eisenbahn[6]) keine Anwendung. Offenbar befürchtete man, daß die Aufgabe des Amtes sonst eine zu umfangreiche werden müßte.

Die schiedsrichterliche Funktion hat auch nur „auf Begehren der Parteien", d. h. aller betheiligten Eisenbahnverwaltungen, einzutreten. Es steht den Bahnen nicht nur frei, sich an die Gerichte zu wenden, sondern auch andere Schiedsgerichte zu bestellen, wie dies in den Eisenbahnverbänden auch bisher üblich war.[7])

Eine weitere Aufgabe des Centralamts ist:

4. „Die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen."

Das Uebereinkommen betrachtet sich selbst zunächst nur als einen legislativen Versuch, welcher in vielen Richtungen der Verbesserung fähig ist und nach den zu machenden praktischen Erfahrungen, wie nach den stets wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs im Laufe der Zeit nothwendig gewisse Modifikationen erleiden muß. Diese Anschauungsweise hat bereits in der Denkschrift zum Entwurf der deutschen Kommissare Ausdruck gefunden.[8]) Sie liegt ebenmäßig den Bestimmungen der Art. 59 und 60 des Uebereinkommens (s. unten,

---

gericht Bedacht zu nehmen sein werde, was auch nunmehr geschehen ist. Vergl. unten, § 79, II.

[6]) Sollte in einem Falle der letzerwähnten Art das Amt als Schiedsrichter angerufen werden, so steht ihm frei, dies anzunehmen oder abzulehnen.

[7]) Vergl. auch § 73 Nr. V (zu Art. 54).

[8]) Es heißt daselbst in Nr. X. 3: „Die fortschreitende Entwickelung der Eisenbahnen und die wechselnden Anforderungen des Verkehrs erheischen eine fortwährende allmälige Revision der internationalen Vereinbarungen. Man schlägt deshalb die Einsetzung einer ständigen und nach Bedürfniß zusammentretenden internationalen Kommission vor, mit der Aufgabe, darüber zu wachen, ob die getroffenen Bestimmungen den Anforderungen der Lage fortwährend entsprechen, und erforderlichenfalls hierauf bezügliche Anträge an die Vertragsregierungen zu stellen." S. die cit. Denkschrift in dem Prot. der I. Konferenz S. LIX. Diese Aufgabe kommt nunmehr unter Anderem dem Centralamte zu.

§§ 83 und 85) zu Grunde, welchen zufolge das Uebereinkommen zunächst nur auf drei Jahre abgeschlossen ist und wenigstens alle drei Jahre eine neue Konferenz zusammenzutreten hat, um die für nothwendig erachteten Abänderungen in Vorschlag zu bringen.

Die hier in Rede stehende Bestimmung des Art. 57 Nr. 4 ist nur eine weitere Ausführung des gleichen Gedankens. Es ist eine der wichtigsten Aufgaben des Centralorgans, die desfallsigen Vorschläge nicht nur — wie sich dies schon aus Nr. 1 des Art. 57 ergiebt — entgegenzunehmen und den übrigen Vertragsstaaten mitzutheilen, sondern auch die zu treffenden Entschließungen in jeder Weise vorzubereiten. Die Initiative zu Verbesserungsvorschlägen kann auch vom Centralamte selbst ausgehen, welches — gerade in Folge der Verschiedenartigkeit der ihm übertragenen Funktionen und unterstützt durch die Allgemeinheit seines Standpunktes — häufig, auch ohne Anregung seitens der Staaten und Eisenbahnverwaltungen, Gelegenheit haben wird, Mängel und Mißstände des internationalen Eisenbahntransports oder der betreffenden Gesetzgebung wahrzunehmen und deren Abstellung zu beantragen. Sofern dies nicht, wie in manchen einfachen Fällen, im Korrespondenzwege geschehen kann, wird das Amt zur Erreichung jenes Zweckes den Zusammentritt einer neuen Konferenz beantragen, falls eine solche nicht gemäß Art. 59 ohnehin in der nächsten Zeit bevorsteht. Es wird Alles vorkehren, um die Beschlüsse der Konferenzen möglichst vorzubereiten.

Endlich hat das Centralamt

5. „Die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern."

Der Gedanke der Transportgemeinschaft, welcher das ganze Uebereinkommen beherrscht[9]) und den ihm unterworfenen Eisenbahnen auch gegen ihren Willen gegenseitige finanzielle Beziehungen auferlegt, verlangt, wenn er nicht zu großen Härten führen soll, Bestimmungen und Einrichtungen, welche die gegenseitigen finanziellen Beziehungen unter den Bahnen möglichst erleichtern und sicherstellen.[10]) Eine dieser

---

[9]) s. namentl. die Artt. 1, 5, 27 und 47 ff.

[10]) Vergl. hierüber namentlich oben, § 18 Nr. I. zu Art. 5.

Institutionen ist die dem Centralamt durch die gegenwärtige Nummer zugewiesene Aufgabe.

Diese letztere Thätigkeit hat indeß nicht von Amtswegen einzutreten. In den meisten Fällen werden vielmehr die Bahnen ihre finanziellen Gemeinschaftsverhältnisse innerhalb der Verbände und Verkehre oder durch direktes Benehmen ordnen. Die Intervention des Centralamts erfolgt demgemäß nur, wenn eine der betheiligten Verwaltungen seine Vermittlung anruft. Das Verfahren, welches in diesem Falle einzuschlagen ist und die weiteren Konsequenzen, welche sich an dieses Verfahren knüpfen, werden bei Besprechung des Art. III des Reglements betreffend die Einrichtung eines Centralamts (s. unten, § 81) näher erörtert werden.

II. Errichtung des Centralamts (Art. 57 Abs. 2):

„Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen."

Diese Feststellung ist durch das „Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes" gleichzeitig mit dem Abschluß des Uebereinkommens erfolgt. Dasselbe ist durch die II. Konferenz im Wesentlichen nach den Vorschlägen der III. Kommission dieser Konferenz angenommen (s. oben, § 77) und bildet einen selbständigen Theil der Berner Vereinbarungen.[11]) Die einzelnen Bestimmungen des erwähnten Reglements betreffen die Organisation des Centralamts (Art. I), die Veröffentlichung der diesem Amte zu machenden Mittheilungen durch eine Zeitschrift (Art. II) und die Vermittlung der finanziellen Beziehungen der Eisenbahnen durch das Centralamt (Art. III). Die nähere Erörterung dieser Bestimmungen ist Gegenstand der folgenden Paragraphen.

2. Reglement betr. die Errichtung eines Centralamtes.

§ 79.

a. Organisation des Centralamtes (C.=A.=Regl. Art. I).

Durch die bereits oben (§ 77) besprochenen Berathungen der II. Konferenz sind durch den Art. I des Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes für dessen Organisation nachstehende Bestimmungen getroffen:

---

[11]) S. oben, § 11.

„Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein."

„Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann."

„Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen."

Wie man sieht, ist dem schweizerischen Bundesrath — abgesehen von der nach dem Vorbilde des eine gewisse Analogie bietenden „Internationalen Postbüreau" vorläufig geregelten Kostenfrage und von den der Aufgabe des Amts (Art. 57) zu entnehmenden allgemeinen Direktiven — bezüglich der Organisation des Centralamts durchaus freie Hand gelassen. Derselbe hat den ihm ertheilten Auftrag in nachstehender Weise ausgeführt.

I. Ueber die Organisation des Centralamts im Allgemeinen bestimmt der Bundesraths-Beschluß vom 21. Oktober 1892:

Art. 1. Das Centralamt für den internationalen Transport besteht aus folgendem Personal: einem Direktor,[1]) einem Stellvertreter desselben (Vize-Direktor),[2]) zwei Sekretären, von denen einer die Geschäfte juridischer und der andere die Angelegenheiten technischer Natur zu behandeln hat,[3]) einem Uebersetzer oder Hülfssekretär,

---

[1]) Hierzu ist der bisherige Bundesrath und Leiter des Departements des Auswärtigen, Herr Dr. jur. Numa Droz ernannt worden.

[2]) in der Person des Herrn Gottfried Farner, bisherigen administrativen Inspektors der schweizerischen Eisenbahnen. Vergl. das Verzeichniß der Konferenz-Mitglieder im § 6.

[3]) Als juristischer Sekretär ist Herr Ernest Ronssin, bisher Rechtsanwalt am Appellhof in Paris und Vorstand des Sekretariats des französischen

einem Registrator und den für die Kanzleiarbeiten und den Büreaudienst nöthigen weiteren Beamten und Angestellten.

Art. 2. Im Uebrigen finden die Artt. 1, 3, 4 und 5 des vom Bundesrath am 7. Dezember 1885 beschlossenen Reglementes betr. die Oberaufsicht über die internationalen Büreaux der Posten und der Telegraphen[4]) analoge Anwendung.

Art. 3. Der gegenwärtige Beschluß tritt mit dem 1. Dezember 1892 in Kraft.

II. Das schiedsrichterliche Verfahren vor dem Centralamt ist durch die Bundesraths-Verordnung vom 29. November 1892 wie folgt geordnet:

Art. 1. Die im Art. 57 Ziff. 3 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr vom 14. Oktober 1890 vorgesehenen schiedsrichterlichen Entscheidungen werden durch den Direktor des Centralamtes für den internationalen Transport, unter Mitwirkung von zwei Schiedsrichtern, gefällt.

Diese Schiedsrichter, sowie zwei Stellvertreter derselben, werden vom Bundesrathe ernannt.[5])

Wenn die Parteien es wünschen oder wenn die Streitfrage geringfügiger Art oder von besonders dringlicher Natur ist, kann der Direktor des Centralamtes ohne Mitwirkung der Richter einen Entscheid fällen.

Art. 2. Der Direktor des Amtes besorgt die Prozeßleitung;

Handelsministers, als technischer Sekretär Herr Alexander von Toussaint, bisher Vorstand des Güter- und des Reklamationsbüreau der pfälzischen Bahnen bestellt.

[4]) In den zitirten Bestimmungen ist durch Art. 1. die dem Bundesrath zustehende Oberaufsicht über die internationalen Büreaux dem Post- und Eisenbahn-Departement übertragen. Art. 3 bestimmt, welche Angelegenheiten die Büreaux dem erwähnten Departement zu unterbreiten haben und welche derselben der Entscheidung des Bundesraths vorbehalten sind. Letzteres sind: die Reglemente über den Geschäftsgang und die Kanzleiordnung, die Feststellnng des Budgets, die Wahl, Abberufung und Besoldung der definitiven Beamten und die Festsetzung der Entschädigung von Dienstreisen. Art. 4 verweist auf die Bestimmungen der Artt. 37 und 38 des Bundesgesetzes vom 9. Dezember 1850 und vom Art. 5 des Gesetzes vom 2. August 1873 betr. die Verantwortlichkeit bezw. die Besoldung der eidgen. Beamten, sowie auf die Verordnung des Bundesraths vom 20. Mai 1874. Art. 5 veweist wegen der Lebensversicherung und der Unterstützungskasse auf die B.R.Verordnungen vom 27. August 1878 und vom 20. Mai 1881.

[5]) Als Mitglieder des Schiedsgerichts (unter dem Präsidium des Direktors des Centralamtes) sind bestellt:

er setzt den Parteien die Frist zur Einreichung der Schriftstücke fest; er läßt die Akten bei den Richtern oder den Stellvertretern zirkuliren; er sorgt für die Vorbereitung des dem Schiedsgerichte vorzulegenden Thatbestandes und der Schlußfolgerungen; er beruft das Schiedsgericht ein und führt dabei den Vorsitz.

Im Verhinderungsfalle wird er durch den Vicedirektor vertreten.

Art. 3. Wenn der Direktor des Amtes eine andere Ansicht hat als die beiden Richter, so hat er das Recht, die beiden Stellvertreter zu einer gemeinschaftlichen Sitzung mit den Richtern einzuberufen. Im Falle von Stimmengleichheit entscheidet die Ansicht des Direktors.

Art. 4. Der juristische Sekretär des Amtes fungirt beim Schiedsgerichte als Gerichtsschreiber; im Verhinderungsfalle wird er durch den technischen Sekretär vertreten.

Die Beamten des Amtes, welche bei der Instruktion eines Prozesses mitgewirkt haben, können mit berathender Stimme zur Gerichtsverhandlung herangezogen werden.

Die Urtheile werden vom Direktor und von demjenigen Sekretär, der als Gerichtsschreiber mitgewirkt hat, unterzeichnet und den Parteien kostenfrei zugestellt.

Art. 5. Die Richter und die Stellvertreter erhalten eine Entschädigung von 30 Frcs. für jeden auf Sitzungen oder Aktenstudium verwendeten Tag, sowie die gleiche Reiseentschädigung wie die Mitglieder der Bundesversammlung.

Art. 6. Diese Verordnung tritt mit dem 1. Januar 1893 in Kraft.

Nach Ablauf des ersten Jahres erstattet das Amt Bericht über die Erfahrungen, welche inzwischen mit dieser Verordnung gemacht worden sind, und wird das Post- und Eisenbahndepartement, falls dies angezeigt erscheint, eine Revision derselben beantragen.

Was die unter I. mitgetheilte Organisation des Centralamtes im Allgemeinen betrifft, so entspricht sie in sachlicher Hinsicht augenscheinlich dem nächsten Bedürfniß dieses Dienstes, soweit dasselbe zur

---

Herr Dr. jur. Emil Welti, gewesenes Mitglied des schweizerischen Bundesraths in Bern (vergl. das Verzeichniß im § 6),

Herr George de Seigneux, Präsident des Kassationshofes in Genf (vergl. ebendaselbst und § 5 im Eingang),

und als Ersatzmänner:

Herr Dr. jur. Paul Speiser, Professor der Rechtswissenschaften in Basel,

Herr Dr. jur. F. Meili, Professor der Rechtswissenschaften in Zürich.

Zeit übersehen werden kann, obschon es innerlich wahrscheinlich ist, daß der außerordentliche Umfang der dem Amt bestimmungsgemäß obliegenden Aufgaben in nicht allzuferner Zeit eine Verstärkung der Arbeitskräfte nöthig machen wird. In der Besetzung der Stellen aber, namentlich soweit die Leitung des Amtes in Frage kommt, ist eine erfreuliche Garantie für dessen ersprießliches Wirken gegeben.

Ebenso scheint uns die unter II dargelegte Organisation der schiedsrichterlichen Funktionen des Amtes[6]) eine durchaus sachgemäße und glückliche zu sein. Offenbar bedarf das Amt, um seine Aufgabe als Schiedsgericht in Rückgriffsstreitigkeiten der Bahnen würdig zu lösen — in der Regel und vorbehaltlich der im Art. 1 a. E. vorgesehenen Ausnahmefälle — der Zuziehung gewiegter Kenner des Eisenbahn-Transportrechtes, was durch die mitgetheilten Ernennungen von Schiedsrichtern und ihren Ersatzmännern gewährleistet ist. Andererseits verlangt die Einheitlichkeit der Funktionen des Amtes, daß dessen Direktor die oberste Leitung der Verhandlungen und einen gewissen vorwiegenden Einfluß auf die Entscheidung erhalte, wie dies in den Artt. 1—3 vorgesehen ist. Erscheint insbesondere die Beiziehung von Stellvertretern der Schiedsrichter den Umständen nach unvermeidlich, so ist es um so dringender erforderlich, dem Direktor des Amtes einen Einfluß zu gewähren, welcher die Gleichförmigkeit und den Zusammenhang der Erkenntnisse zu wahren geeignet ist. — Daß endlich die Schiedssprüche kostenfrei ertheilt werden, kann der Einrichtung nur ersprießlich sein.

§ 80.

b. Mittheilungen an das Centralamt und deren Veröffentlichung (C.-A.-Regl. Art. II).

In engem Anschluß an die bereits[1]) erörterten Festsetzungen des Art. 57 Nr. 1 und 2 bestimmt der Art. II des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes:

„Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benutzung dieser Mittheilungen

[6]) deren Motivirung in der Zeitschrift für den I. EB.-Transport von 1893 S. 55—57 mitgetheilt ist.

[1]) im § 78 I Nr. 1 und 2.

eine Zeitschrift herausgeben, von welcher ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen."

Die erwähnte Zeitschrift ist nur als ein nach Befinden des Amtes zu wählendes Organ bezeichnet für die Publikationen, welche im Art. 57 Nr. 2 dem Centralamte im Allgemeinen zur Pflicht gemacht sind. Bezüglich des Umfanges und Inhaltes, sowie bezüglich der Form jener Publikationen ist dem Ermessen des Centralamtes eine Schranke nicht gezogen. Nur für den Fall, daß das Centralamt es überhaupt für angezeigt erachtet, die erwähnte Zeitschrift herauszugeben, sind die Einzelbestimmungen wegen der Gratisexemplare und wegen des Erscheinens in beiden Sprachen erlassen. Indeß würden jene Bestimmungen eventuell auch wohl auf andere Publikationen des Centralamts eine analoge Anwendung zu finden haben.

Einem während der Drucklegung dieses Werkes ausgegebenen Prospekt zufolge wird die vorgesehene Veröffentlichung vom Neujahr 1893 ab als „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" deutsch und französisch in besonderer Ausgabe für jede der beiden Sprachen in monatlichen Heften von mindestens 3 bis 4 Bogen, brochirt 4° erscheinen. Dieselbe wird einen amtlichen Theil und Mittheilungen allgemeiner Natur enthalten, und zwar:

Im amtlichen Theil:

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den dazu gehörenden Ausführungen und den etwaigen Ergänzungen.

Die mit dem internationalen Uebereinkommen im Zusammenhang stehenden Gesetze und Verordnungen der einzelnen Länder und anderweitige Mittheilungen der betheiligten Staatsregierungen:

Die Mittheilungen der Eisenbahngesellschaften mit Bezug auf den internationalen Verkehr.

Die von dem Centralamt ausgehenden Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander, soweit dieselben sich zur Veröffentlichung eignen.

In den Mittheilungen allgemeiner Natur:

Abhandlungen aus dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes.

Entscheidungen der Gerichte aus demselben Gebiete.

Statistische Nachrichten.

Nachrichten betreffend die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung überhaupt.

Bücherschau.

Der Preis der Zeitschrift beträgt im Postabonnement für die Schweiz 8,50 Frcs. und für alle übrigen europäischen Länder 10 Frcs. jährlich.

§ 81.

c. Mahnungs-Verfahren vor dem Centralamt (C.-A.-Regl. Art. III).

Im Anschluß an die allgemeinen Festsetzungen im Art. 57 Nr. 5 des Uebereinkommens (s. oben, § 78) sind durch Art. III des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes die folgenden, den Verhandlungen der II. Konferenz entstammenden[1]) Bestimmungen getroffen:

(Abs. 1). „Auf Verlangen jeder Eisenbahn-Verwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen."

(Abs. 2). „Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben."

(Abs. 3). „Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen."

(Abs. 4). „Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der beanspruchten Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die

[1]) Vergl. oben, § 77.

ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes."

(Abs. 5). „Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten."

(Abs. 6). „Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei."

(Abs. 7). „Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, s wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme."

Während der Abs. 1 im Wesentlichen die allgemeine Bestimmung des Art. 57 Nr. 5 wiederholt, regeln die Absätze 2—7 das Verfahren, welches im Falle der unterbliebenen Regulirung einer aus dem internationalen Transport herrührenden Forderung einer Eisenbahn gegen die andere von dem Centralamte einzuleiten und durchzuführen ist.

Die Gesammtheit dieser Bestimmungen bildet eine der Garantien, welche den dem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen gegen die Nachtheile gewährt wird, die ihnen aus der durch die Artt. 1, 5 und 27 vorgeschriebenen Transportgemeinschaft möglicherweise erwachsen können. Vergl. oben, § 18 I[1].

Zur Erläuterung ist noch Folgendes zu bemerken:

1. Es handelt sich lediglich um ein Administrativverfahren. Dasselbe wird nur eingeleitet auf Antrag der rückgriffnehmenden Bahn. Die Durchführung des Administrativverfahrens aber erfolgt ex officio, ohne weitere Anträge der rückgriffnehmenden Bahn.[2])

2. Der Antrag auf Einleitung des Administrativverfahrens ist gemäß Art. III Abs. 2 erster Satz in der Weise zu stellen, daß die klägerische Bahn dem Centralamte anzeigt, es sei eine aus dem internationalen Transporte im Sinne des Art. 1 des Uebereinkommens herrührende Forderung an eine andere Bahn unbezahlt geblieben, indem sie gleichzeitig bittet, ihr zur Einziehung behülflich zu sein. Es ist selbstverständlich, daß aus dem Antrage die Thatsachen ersichtlich sein müssen, auf welche die Begründung der Forderung sich stützt, und daß es dem Amte eventuell freisteht, eine Ergänzung der Begründung zu fordern, wenn diese ihm nicht genügend erscheint. Nicht minder wird das Amt berechtigt sein, der im Administrativverfahren klagenden Bahn gewisse Auflagen formaler Natur, z. B. Einreichung einer Doppelschrift, zu machen, deren Erfüllung nach seinem Ermessen zum ordnungsmäßigen Fortgang des Verfahrens erforderlich ist.

3. Sind diese Vorbedingungen erfüllt, so hat das Amt unverweilt an die säumige schuldnerische Bahn die Aufforderung zu richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben (Art. III Abs. 2 a. E.). Das Eine oder das Andere hat gemäß Abs. 5 binnen 14 Tagen — von der Zustellung der Verfügung des Amtes an gerechnet[3]) — zu geschehen, widrigenfalls das im Abs. 5 vorgesehene weitere Verfahren eintritt. Es ist nicht nothwendig, daß in der Aufforderung des Amtes jene Frist gesetzt oder diese Androhung[4]) ausgesprochen wird, da beides schon in den erwähnten Bestimmungen des betreffenden Reglements ausgesprochen ist.

4. Das zunächst einzuleitende weitere Verfahren richtet sich nach dem Verhalten der beklagten Bahn:

---

[2]) Vergl. Abs. 1 („auf Verlangen") und 2 („können") im Gegensatz zu den Bestimmungen der folgenden Absätze, insbes. Abs. 6 („von Amtswegen").

[3]) Eine derartige Berechnung wird als allgemeine Grundsätze des Prozeßverfahrens entsprechend als im Sinne des Uebereinkommens liegend angenommen werden müssen.

[4]) Anders verhält es sich mit der an die Nichterfüllung der zweiten Aufforderung (Abs. 5) geknüpften Drohung. Vergl. unten Anm. 7 zu diesem Paragraphen.

a. Bezahlt diese Bahn ihre Schuld innerhalb der 14tägigen Frist oder verständigt sie sich in anderer Weise mit der Klägerin, so ist damit das Verfahren beendigt, da es seinen Zweck erfüllt hat.

b. Giebt die im Administrativ-Verfahren beklagte Bahn innerhalb der 14tägigen Frist Gründe für die Zahlungsweigerung an, so hat das Amt diese Anführungen zu prüfen. Es steht ihm selbstverständlich frei, weitere Aufklärungen seitens der Theile zu verlangen, um sich über die Lage des Falls vollständig zu informiren. Das weitere Verfahren hängt vom Ausfall jener Prüfung ab:

α. Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet sei, so weist es die Parteien vor den zuständigen Richter (Art. III Abs. 3). Voraussetzung ist also, daß das Amt die Weigerung für begründet, somit den Anspruch zum Mindesten für zweifelhaft erachtet. Diese Ansicht ist an und für sich nur für das Administrativverfahren maßgebend und für das richterliche Verfahren durchaus unpräjudizirlich. Selbstverständlich können indeß die Theile übereinkommen, daß der Ausspruch des Centralamtes zugleich den Charakter eines Schiedsspruches haben soll (Art. 57 Nr. 3).

Mit der Verweisung vor den Richter ist das Administrativverfahren vorläufig beendigt. Dasselbe kann aber erneuert werden, wenn die klägerische Bahn ihren Anspruch vor dem Richter durchgesetzt hat.[5] In diesem Falle würden im Administrativverfahren nur solche Gründe der Zahlungsweigerung vom Amte berücksichtigt werden dürfen, welche nach Erlassung des Urtheils eingetreten sind, z. B. eine nach diesem Momente erfolgte Zahlung oder ein späterer Vergleich.[6]

β. Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung nicht hinreichend begründet sei, so **kann** die Hinterlegung der nach Ansicht des Amts geschuldeten Summe unter den im Art. III Abs. 4 angegebenen Voraussetzungen angeordnet werden.

Das Gleiche gilt, wenn nur ein Theil der beanspruchten Forderung bestritten wird, für den unbestrittenen, aber nicht berichtigten Theil. Ebenso kann — a fortiori — die Hinterlegung auch dann angeordnet werden, wenn die ganze Forderung als richtig anerkannt, aber thatsächlich nicht bezahlt wird, was in der Regel in

---

[5]) Es liegt offenbar im Sinne des Uebereinkommens, auf Grund der veränderten Sachlage ein neues Administrativverfahren zu gestatten.

[6]) Dies ergiebt sich aus der Natur der Sache.

der schlimmen Vermögenslage der beklagten Bahn seinen Grund haben wird.

Ob die Hinterlegung anzuordnen sei oder nicht, entscheidet der Leiter des Amtes nach freiem Ermessen.[7]) Zur Vorbereitung dieser Entscheidung holt er zuvor das Gutachten zweier vom schweizerischen Bundesrathe zu diesem Zweck zu bezeichnenden Sachverständigen ein. Dieses Gutachten hat sich darüber zu äußern, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder nur einen Theil der geltend gemachten Forderung zu Händen des Amts niederzulegen habe. Da das Gutachten vom Leiter des Amtes erst eingeholt wird, nachdem sich das Amt darüber schlüssig gemacht hat, daß die Zahlungsweigerung nicht hinreichend begründet, somit die Forderung begründet sei, so kann das Gutachten — den augenscheinlichen Intentionen des Reglements zufolge — nicht diese Frage zum Gegenstand haben, sondern nur die weitere, ob die Vermögensverhältnisse der beklagten Bahn derart sind, daß eine Hinterlegung zum Schutze der Forderung nothwendig oder doch angezeigt erscheint. An dieses Gutachten ist der Leiter des Amts bei seinem Ausspruche nicht gebunden; es versteht sich aber von selbst, daß es auf denselben von großem Einflusse sein wird.

Die Hinterlegung hat augenscheinlich den Zweck, der Klägerin zur Sicherung ihrer Forderung ein Faustpfand zu gewähren, obschon dies nicht ausdrücklich ausgesprochen ist.

c. Wenn die beklagte Eisenbahn innerhalb der Frist von 14 Tagen der Aufforderung des Amtes zu zahlen oder Gründe der Zahlungsweigerung anzugeben (s. lit. a und b) nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung zu richten (Art. III Abs. 5). Diese Aufforderung hat — den Intentionen der angeführten Bestimmung zufolge — im Uebrigen den gleichen Inhalt, wie die im Abs. 2 des Art. III erwähnte (s. oben, Nr. 3), nämlich „die Aufforderung, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsweigerung anzugeben." Das Eine oder das Andere hat nunmehr binnen 10 Tagen — von der Zustellung dieser Verfügung an gerechnet — zu geschehen, widrigenfalls das im Abs. 6 und 7 vorgesehene weitere Verfahren eintritt. Dieses letztere muß ausdrücklich angedroht sein,[8]) wozu indeß eine Hinweisung auf die betreffenden Bestimmungen genügen wird,

[7]) Die Angabe von Gründen ist durch das Reglement nicht verlangt.

[8]) Anders verhält es sich mit der an die Nichterfüllung der ersten Auf-

ohne daß es deren wörtlicher Anführung bedürfte. Dagegen ist es nicht durchaus nothwendig, daß in der Aufforderung die 10 tägige Frist ausdrücklich erwähnt wird, da sie auch ohne dies auf Grund der Bestimmung im Abs. 6 läuft und ihre Wirkungen ausübt.

5. Die Folgen des fruchtlosen Ablaufes der letzteren 10 tägigen Frist bestehen gemäß Abs. 6 und 7 des Art. III im Wesentlichen darin, daß von diesem Moment an nicht mehr mit der beklagten Bahn, sondern mit dem Staate verhandelt wird, welchem diese Bahn angehört, und zwar zu dem Zweck, entweder die staatliche Garantie der betreffenden Forderung oder die Streichung der beklagten Bahn aus dem Verzeichnisse der Liste der am internationalen Verkehr theilnehmenden Bahnen (s. Art. 1 nebst Anlage und Art. 58) herbeizuführen. Zu diesem Zwecke richtet der Leiter des Centralamtes an jenen Staat eine motivirte Mittheilung über den Sachverhalt und die bisherigen Verhandlungen, mit dem Ersuchen, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem Verzeichnisse belassen werden soll (Art. III Abs. 6).

6. Zur Beantwortung läuft gemäß Art. III Abs. 7 eine 6 wöchentliche Frist vom Empfang[9]) der erwähnten Mittheilung an. Sofern hierauf

a. innerhalb der Frist keine Antwort erfolgt, wird angenommen, daß der betreffende Staat ohne weiteres die Garantie übernehme, und zwar nicht nur für die in diesem Verfahren geltend gemachte Forderung, sondern überhaupt für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transport herrührende Forderungen handelt. Diese Garantie-Uebernahme ist hiernach eine an den fruchtlosen Ablauf der Frist mit Nothwendigkeit geknüpfte rechtliche Folge, eine Fiktion, deren Wirkungen namentlich nicht etwa durch eine Protestation des betreffenden Staates abgewendet werden können.

Die gleiche Wirkung hat

b. die Erklärung des betreffenden Staates, daß er un-

forderung (Abs. 2) geknüpften Drohung. Vergl. oben, Anm. 3 zu diesem Paragraphen.

[9]) Vergl. oben, Anm. 3.

Es ist nicht erforderlich, daß in der Mittheilung an den betreffenden Staat die Frist und die an deren Ablauf geknüpften Folgen erwähnt werden. Eine derartige Androhung würde auch dem Verhältnisse zwischen dem Centralamte und den vertragschließenden Staaten kaum entsprechen.

geachtet der nicht erfolgten Zahlung die Eisenbahn nicht aus der Liste zu streichen beabsichtigt.

Dieselbe Wirkung tritt aber im Sinne des Uebereinkommens, obschon dies nicht ausdrücklich gesagt ist,

c. auch dann ein, wenn eine Antwort gegeben werden sollte, aus welcher nicht klar zu ersehen ist, daß der betreffende Staat die unter a erörterte volle Garantie übernimmt, oder daß er die Streichung der Bahn aus der Liste beantragt. Denn nur zwischen diesen beiden Alternativen steht ihm die Wahl zu.

Vom Vollzug der Streichung der betreffenden Eisenbahn aus der Liste und von den Wirkungen dieser Streichung wird im folgenden Paragraphen des Näheren gehandelt werden.

§ 82.

III. Änderungen in der Liste der Eisenbahnen (Art. 58).

Den Bestimmungen des Art. 1 zufolge ist das Verzeichniß der dem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen ein integrirender Bestandtheil dieses Staatsvertrages. Obschon von jedem der kontrahirenden Staaten für sein Gebiet nach freiem Ermessen aufgestellt, bildet jenes Verzeichniß doch in seiner Gesammtheit eine der Grundbedingungen, unter deren Voraussetzung das ganze Uebereinkommen abgeschlossen ist. Allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen zufolge würde deshalb eine Abänderung des Verzeichnisses nur im gemeinsamen Einverständniß sämmtlicher Vertragsstaaten zulässig sein.

Es ist indeß im Laufe der Verhandlungen[1]) allseitig anerkannt worden, daß nicht nur dem Hinzutreten bisher ausgeschlossener Bahnen oder Bahnstrecken ein Hinderniß niemals im Wege stehen könne, sondern auch der Austritt einzelner Bahnen und Bahnstrecken auf einseitige Anmeldung des betreffenden Staates hin unbedenklich erscheine, sofern nur die bezügliche Erklärung nicht auf reiner Willkür, sondern auf einer zweifellosen Veränderung der Verhältnisse beruhe, welche seiner Zeit für die Anmeldung entscheidend waren.

Schon im Art. 1 sind deshalb gewisse nachträgliche Aenderungen der Liste vorbehalten, bezüglich welcher der Art. 58 — in engem Anschluß an die im Art. 57 getroffenen Bestimmungen über die Funktionen des Centralamts — folgendes festsetzt:

---

[1]) Prot. der II. Konf. S. 134. 135.
Prot. der III. Konf. S. 57—60, vergl. S. 21 oben.

„Das im Art. 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Art. 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.“ (Art. 58 Abs. 1).

„Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.“ (Art. 58 Abs. 2).

„Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.“ (Art. 58 Abs. 3).

„Jede Eisenbahn-Verwaltung ist, sobald sie seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.“ (Art. 58 Abs. 4).

Für jede Art der Abänderung der Liste genügt hiernach die einseitige Willenserklärung des Staates, welchem die anzumeldende oder abzumeldende Bahn oder Strecke angehört.[2]) Diese Entschließung ist — in konsequenter Durchführung der Bestimmung im Art. 57 Nr. 1 — an das Centralamt zu richten und durch dieses den übrigen

[2]) d. h. in dessen Gebiet sie gelegen ist. Art. 1. Vergl. Prot. der III. Konf. S. 21 (Erklärung zum Schlußprotokoll) und Schlußprotokoll der III. Konf. S. 112 Zeile 9 von oben. Inwieweit zu einer derartigen Erklärung die Einwilligung der betr. Eisenbahn oder in Bundesstaaten (z. B. Deutschland) des betr. Einzelstaates, oder bei Bahnen, welche sich in fremdes Gebiet erstrecken, unter Umständen die Zustimmung des betheiligten dritten Staates gehört: dies sind Fragen, welche die Betheiligten erst unter sich zu erledigen haben werden, die aber das Verhältniß unter den am Übereinkommen theilnehmenden Staaten

Staaten sowie den Eisenbahn-Verwaltungen bekannt zu geben, auch — gemäß Art. 57 Nr. 2 — zu veröffentlichen. Im Uebrigen ist — sowohl bezüglich der Voraussetzungen einer derartigen Erklärung, als bezüglich ihrer Wirkungen — zwischen neu aufzunehmenden Linien einerseits und nachträglich zu streichenden Linien andererseits zu unterscheiden, nämlich:

1. Die Anmeldung einer Eisenbahn oder Bahnstrecke, welche bisher nicht in die Liste aufgenommen, somit gemäß Art. 1 vom Geltungsbereich des Uebereinkommens ausgeschlossen war,[3]) erfolgt ohne jeden erläuternden oder begründenden Zusatz. Die freie Entschließung des anmeldenden Staates ist in dieser Hinsicht keiner — auch nur moralischen — Beschränkung unterworfen. Dies ist selbst dann nicht der Fall, wenn früher der Ausschluß der betr. Bahn auf Grund des im Art. III des „Reglements für das Centralamt" vorgesehenen Verfahrens erfolgt war, denn der Art. 58 macht in dieser Hinsicht keine Unterscheidung. Nur versteht es sich, in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Art. III Abs. 7 jenes Reglements, daß der Staat, welcher eine derart ausgeschlossene Bahn wieder in das Verzeichniß aufnimmt, für ihre aus dem internationalen Transport herrührenden Verbindlichkeiten gegenüber den anderen dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen ohne weiteres Garantie leistet.

Unter allen Umständen aber erfolgt die Anwendung des Uebereinkommens auf die neu angemeldete Bahn oder auf eine Strecke, welche der Liste zufolge früher von demselben ausgeschlossen war, erst

---

nicht berühren. Ebenso ist es eine Frage des inneren Rechts, ob zur Anmeldung einer Aenderung der Liste die Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren erforderlich, oder ob eine derartige Erklärung als ein Verwaltungsakt aufzufassen ist. Das letztere wird um so eher anzunehmen sein, als das J. Uebereinkommen selbst in Art. 1 und 58 offenbar von dieser Anschauung ausgeht. In diesem Sinne ist auch das Aenderungen der Liste betreffende Cirkular Nr. 1 des Centralamts vom 17. Januar 1893 und die gleichinhaltliche Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 18. Januar 1893 (RGes.Bl. Nr. 1) ergangen. Die bis jetzt erfolgten Aenderungen sind in der im „Anhang" mitgetheilten Liste nachgetragen.

[3]) Neu eröffnete Strecken einer bereits in die Liste aufgenommenen Bahn bedürfen einer derartigen Anmeldung nicht, da sie in der ursprünglich eingereichten Liste — derem Sinne nach — eventuell inbegriffen sind. Sie treten deshalb sofort mit ihrer Übergabe an den Verkehr, und nicht erst nach Ablauf der im Art. 58 Abs. 2 vorgesehenen einmonatlichen Frist dem Geltungsbereich des Übereinkommens ohne Weiteres bei, sofern sie nicht schon vor ihrer Eröffnung als von der Liste auszuschließende dem Centralamte angemeldet und als solche in der Liste notirt und publicirt sind.

nach Ablauf der im Art. 58 Abs. 2 (s. oben) vorgesehenen einmonatlichen Frist.[4])

2. Anders verhält es sich — sowohl bezüglich der Voraussetzungen, als der Wirkungen — mit der Streichung einer Eisenbahn von der Liste. Auch die Streichung erfolgt zwar, durch Vermittlung des Centralamtes, auf Grund einseitiger Entschließung des Staates, welchem die Bahn angehört.[5]) Allein der betr. Staat hat in diesem Falle die Mittheilung an das Centralamt mit dem Zusatze zu versehen, er habe die im Art. 58 Abs. 3 (s. oben S. 474) vorgesehene Feststellung bezüglich der veränderten Qualität jener Bahn vorgenommen. Obschon nun weder das Centralamt, noch die übrigen Vertragsstaaten befugt sind, diese Entscheidung einer Kritik zu unterwerfen oder Beweise zu ihrer Rechtfertigung zu verlangen, so liegt in jener Erklärung doch eine moralische Garantie dafür, daß die Bahn nur aus den durch das Uebereinkommen allein für zureichend erachteten Gründen gestrichen wird: nämlich finanzieller oder thatsächlicher Behinderung, ihren internationalen Verpflichtungen nachzukommen.[6])

Die Wirkungen treten in diesem Falle gemäß Art. 58 Abs. 4 (s. oben) nicht erst nach Monatsfrist, sondern sofort nach der durch

[4]) Dagegen erfolgt der Eintritt neu eröffneter Strecken bereits angemeldeter Bahnen sofort mit der Eröffnung der neuen Strecken für den Verkehr, ohne daß es einer Anmeldung bedürfte; s. auch die vorige Anmerkung.

Ebenso treten Modifikationen der Liste, welche lediglich im Übergang des Eigenthums oder der Betriebsleitung gewisser Strecken ihren Grund haben, obschon sie selbstverständlich dem Centralamt anzumelden und von diesem bekannt zu machen sind, nicht erst einen Monat nach dem Datum des Benachrichtigungsschreibens, sondern von selbst und sofort mit dem Eintritt der betr. Thatsache in Kraft. So z. B. die Änderungen, welche in den Besitzverhältnissen der niederländischen Bahnen auf Grund des Gesetzes vom 22. Juli 1890 und der dadurch genehmigten Verträge eingetreten sind. Vergl. H. Claus „die Neuordnung des Eisenbahnwesens im Kgr. der Niederlande" im Archiv für Eisenbahnwesen 1892 S. 459. 756 und 930 ff.

[5]) s. Anm. 2.

[6]) s. den Bericht der I. Kommission und die ihn bestätigenden und ergänzenden Verhandlungen in den cit. Protokollen der III. Konferenz S. 58—60.

Die im Art. 58 Abs. 4 erwähnten „finanziellen Gründe" können hiernach nicht etwa in tarifpolitischen oder Konkurrenzrücksichten bestehen, da solche zwar sehr wesentlich auf die Finanzen einer Bahn einwirken, aber sie niemals behindern können, ihren internationalen Verpflichtungen nachzukommen. Es ist damit vielmehr offenbar eine ungünstige Vermögenslage der Bahn gemeint. — Unter den Fällen einer „thatsächlichen Behinderung" wird man, abgesehen von etwaigen dauernden Sperrungen einer internationalen Linie durch Naturereignisse, vorzugsweise die Deklassificirung einer Linie, d. h. ihre Versetzung in die Klasse der Lokalbahnen oder der Bahnen untergeordneter Bedeutung zu verstehen haben.

das Centralamt bewirkten Benachrichtigung der übrigen Bahnen ein. Jede derselben kann sofort nach derselben ihre internationalen Beziehungen zu der gestrichenen Bahn abbrechen, d. h. sie hat neue Transporte, bei welchen jene Verwaltung betheiligt ist, nicht vorzunehmen; nur die im Laufe begriffenen sind noch auszuführen.

Offenbar bezweckt diese Bestimmung des Art. 58 Abs. 4 die möglichst schleunige Sicherung der übrigen Bahnen vor den Folgen der Gemeinschaft (s. insbes. Art. 27) mit einer zur Theilnahme nicht mehr geeigneten Bahn, während die für den Eintritt einer neuen Linie im Art. 58 Abs. 2 vorgesehenen längeren Frist den übrigen Bahnen ermöglichen soll, das für den Eintritt der neuen Linie in die Gemeinschaft Erforderliche rechtzeitig vorzubereiten.

§ 83.

IV. Weitere internationale Konferenzen (Art. 59).

Wie aus der ganzen bisherigen Darstellung hervorgeht, verdankt das Uebereinkommen sammt dessen Nebenverträgen seine Entstehung einer Reihe von Konferenzen, in welchen die Bedürfnisse des internationalen Eisenbahnverkehrs durch sachverständige Delegirte der vertragschließenden Staaten erörtert und die betreffenden Vorschriften mit den Gesetzen und Einrichtungen der letzteren möglichst in Einklang gebracht wurden. Es konnte niemals zweifelhaft sein, daß auch nach dem glücklichen Ausgang dieser Verhandlungen, welche in den erwähnten internationalen Vereinbarungen ihren vorläufigen Abschluß gefnuden haben, noch eine große Reihe von Fragen weiterer Regelung vorbehalten bleiben mußte. Ebenso war es von vorn herein klar, daß die praktische Anwendung jener Vereinbarungen, wie die fortwährend wachsenden und wechselnden Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs, stets neue Fragen ergeben würden, welche fortgesetzt der Prüfung und Entscheidung bedürfen.

Während es eine der Aufgaben des Centralamts (s. oben § 78 zu Art. 57 Ziff. 4) ist, die desfallsigen Materialien zu sammeln und weitere Entschließungen vorzubereiten, ist die Erörterung und Entscheidung jener Fragen — natürlich unter Vorbehalt der Genehmigung der betheiligten Staaten — ähnlichen Konferenzen vorbehalten, wie diejenigen waren, welche den Abschluß des Uebereinkommens selbst vorbereiteten. Hierwegen bestimmt der Art. 59 Folgendes:[1])

„Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten

[1]) Die Entstehungsgeschichte s. oben, § 77.

der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen." (Art. 59 Abs. 1).

„Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen." (Art. 59 Abs. 2).

Die im ersten Absatz festgesetzte dreijährige Frist steht in genauem Zusammenhange mit der Bestimmung im ersten Absatz des Art. 60, welchem zufolge das Uebereinkommen zunächst auf 3 Jahre geschlossen ist. Vergl. unten, § 85.

Die Festsetzungen des zweiten Absatzes des Art. 59 wegen früheren Zusammentritts der Konferenz stehen in naher Beziehung zu denjenigen im Art. 57 Nr. 4, wonach das Centralamt den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorschlagen kann. Mit der letzteren kann nur die hier in Rede stehende außerordentliche Konferenz gemeint sein, zu deren Zusammentritt es der Zustimmung von wenigstens einem Viertel der vertragschließenden Staaten bedarf. Uebrigens ist nicht ausgeschlossen, daß das Centralamt auch bezüglich des näheren Termins der regelmäßigen Konferenzen Vorschläge macht.

Wenn als Zweck dieser Konferenzen angegeben ist, „die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen", so ist damit einerseits dem bereits in der Einleitung dieses Paragraphen hervorgehobenen Bedürfnisse Rechnung getragen, andererseits aber auch dieses Bedürfniß selbst als Schranke für die zu erstrebenden Neuerungen bezeichnet. Nur wenn diese mit gutem Vorbedacht gegebene Direktive eingehalten wird, ist ein günstiger Erfolg der neuen Konferenzen zu hoffen. Man wird bei den neuen Verhandlungen gewiß nicht vergessen, wieviel Mühe es gekostet hat, das Erreichte zu Stande zu bringen, und wird dieses um zweifelhafter Verbesserungen willen sicher nicht in Frage stellen.

§ 84.

C. Münzfragen (Ausf.-Best. § 11).

In den Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen finden sich hin und wieder Angaben von Geldbeträgen; so namentlich in

§ 3 Abs. 1, in § 5 und in § 9 Abs. 3. Alle diese Angaben sind in Frankenwährung gemacht.[1]) Da nun verschiedene der kontrahirenden Staaten eine andere Münzwährung besitzen, so setzt der § 11 der Ausführungsbestimmungen Folgendes fest:

„Die in den vorhergehenden Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen."

Die Frankenwährung besteht bekanntlich als gesetzliche Währung in Frankreich, Belgien, Luxemburg und in der Schweiz. Die gleiche Münzeinheit besteht auch, unter anderer Benennung (Lira), in Italien.

Dagegen rechnet man im deutschen Reich nach Mark und Pfennig, in Oesterreich-Ungarn nach Gulden (österreichischer Währung) und Kreuzern, in den Niederlanden nach Gulden (holländischer Währung) und Cents, und in Rußland nach Rubeln und Kopeken.

Das Verhältniß zwischen diesen verschiedenen Münzeinheiten ist folgendes:

1 Frank (lira) = 100 centimes (centesimi) repräsentirt nach den Münzsystemen der übrigen betreffenden Staaten folgende Werthe:

0,80 Mark = 80 Pfennig (deutsch),
0,40 Gulden = 40 Kreuzer (österreichisch),
0,47 Gulden = 47 Cents (niederländisch),
0,25 Rubel = 25 Kopeken (russisch).

Obigen Reduktionen ist die Goldwährung zu Grunde gelegt, und die Schwankungen der Valuta sind dabei außer Betracht geblieben.

§ 85.

D. Dauer und Beginn der Wirksamkeit des Uebereinkommens (Art. 60).

Die Schlußbestimmung des Uebereinkommens handelt von der Zeit seiner Geltung. In dieser Hinsicht ist durch Art. 60 folgendes festgesetzt:

I. Dauer des Uebereinkommens.

„Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich.

---

[1]) Vergl. Prot. der I. Konf. S. 58 zu § 3 der Ausführungsbestimmungen.

übrigen Staaten ein Jahr vorher Kenntniß gegeben werden muß, ist eine starke Schutzwehr gegen das plötzliche und unvermittelte Aufhören des vertragsmäßigen Rechtszustandes. Eine derartige Kündigung, welche sicher nicht ohne triftige Gründe erfolgen wird, müßte nothwendig Verhandlungen wegen Beseitigung derjenigen Mißstände im Gefolge haben, welche zur Kündigung führten. Und bei dem großen wechselseitigen Entgegenkommen, welches die bisherigen Verhandlungen stets beherrscht und den Abschluß des Uebereinkommens ermöglicht hat, bei dem überaus großen Interesse, welches alle Vertragsstaaten am Fortbestehen des vereinbarten Rechtszustandes im Allgemeinen haben, ist mit Sicherheit zu hoffen, daß etwaige Meinungsverschiedenheiten über einzelne Fragen niemals zum Aufgeben der hergestellten Rechtseinheit führen werden. Nichts läßt befürchten, daß man sich über etwaige Aenderungen, welche von der einen oder anderen Seite gewünscht oder durch den Wechsel der Verkehrsverhältnisse erforderlich werden, weniger leicht verständigen werde, als über die — weit schwierigere — erste Herstellung der Einheitlichkeit dieses Rechts.

Selbst wenn durch irgendwelche unglückliche Verhältnisse das Band des Uebereinkommens formell gelöst werden sollte, so wäre doch die Macht der einmal hergestellten einheitlichen Institutionen, auch wenn sie nur wenige Jahre zu Recht bestanden haben, so groß, daß sie thatsächlich fortbestehen[3]) und früher oder später aufs Neue vertragsmäßig sanktionirt werden müßten. Schon die Bestimmung des Art. 4 des Uebereinkommens,[4]) daß die in den gemeinsamen Verbandstarifen wie die in den internen Tarifen der Eisenbahnen enthaltenen Bedingungen für den internationalen Verkehr nur soweit Geltung haben, als sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen, sichert im Großen und Ganzen die Fortdauer der hergestellten Einheit des internationalen Eisenbahntransportrechts. Denn wenn diese partikulären Vorschriften einmal denjenigen des Uebereinkommens angepaßt sind, so werden sie durch die Macht des Bestehenden selbst und im Interesse der Eisenbahnen wie des Publikums ihren einheitlichen Charakter im Wesentlichen beibehalten, auch wenn der in der Geltung des Staatsvertrages liegende äußere Zwang weggefallen sein sollte.

Die Bestimmung, daß das Uebereinkommen als auf weitere

[3]) So haben auch während des Bürgerkrieges vom Jahr 1866 die Organe des deutschen Zollvereins ruhig weiter funktionirt.

[4]) s. oben, § 16.

Schluß-Betrachtungen.

Uebersicht.

§ 86.

I. Allgemeines.

Mit der Erläuterung des letzten Artikels des Uebereinkommens könnte der Verfasser dieses Lehrbuchs seine Aufgabe füglich für gelöst halten. Hat er doch im Laufe dieser Erörterungen Gelegenheit genug gehabt, seine Ansichten auszusprechen und geltend zu machen, auch an das Besondere der Darstellung allgemeine Bemerkungen zu knüpfen.

Indeß giebt es so Manches, was nicht dem einzelnen Paragraphen oder Artikel, sondern nur dem Ganzen angehört und was, um auf volles Verständniß rechnen zu dürfen, erst gesagt werden kann, nachdem sich der Leser mit dem Werke in allen seinen Theilen vertraut gemacht hat.

Und wie der Verfasser schon bei der vorangehenden Darstellung sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet hat, den einzelnen Rechtssatz stets im Zusammenhang mit den verwandten Materien und im Lichte des Ganzen erscheinen zu lassen, so möchte er ungern vom Leser Abschied nehmen, ohne das Ergebniß der Erörterungen in einem Gesammtbilde des Vertragswerkes zusammengefaßt und dessen Bedeutung kurz dargelegt zu haben.

§ 87.

II. Das Gesammtbild des Internationalen Uebereinkommens.

Als im Juni 1874 das Vertragswerk durch verdiente Männer der Praxis in ebenso kühner als vorsichtiger Weise angeregt wurde,

war gerade den aufrichtigen Freunden dieser großen Sache wohl der Zweifel erlaubt, ob es gelingen werde, auch nur das bescheidene Programm zur Ausführung zu bringen, welches seine Promotoren als nothwendige Grundlage der Verhandlungen bezeichnet hatten.[1]) Und als kurz nach der Aufstellung des dem Unternehmen ungemein förderlichen vorläufigen schweizerischen Entwurfes eine in Deutschland erschienene, anfänglich[2]) fast allgemein für offiziös gehaltene abfällige Kritik dieses Entwurfs an die Willfährigkeit der übrigen Theilnehmer unmögliche Anforderungen stellte[3]) — als auch nach Beseitigung dieser anscheinenden Gefahr die Ansichten der Delegirten in den Konferenzen über verschiedene hochwichtige Fragen weit auseinander gingen und die Meinungen vielfach chaotisch durch einander wogten, — als die Verhandlnngen sich über 3 Lustra hinauszogen: da mochte Manchem die Hoffnung schwinden, daß es möglich sein werde, so viele widerstreitende Interessen zu versöhnen und aus dem Zwiespalt der Ansichten ein befriedigendes Werk hervorgehen zu lassen. Um so erfreulicher ist die Thatsache, daß dies endlich gelungen, um so anerkennenswerther das Ergebniß, daß es geglückt ist, aus der Mannigfaltigkeit der Erscheinungen zur Einheit zu gelangen und aus der Fülle der verschiedenartigsten Vorschläge ein harmonisches Bild zu gestalten.

Das Internationale Uebereinkommen, wie es schließlich aus den Verhandlungen hervorgegangen ist, schafft ein vollständiges und gemeinfaßliches, wesentlich einheitliches Recht für den internationalen Güterverkehr unter den Eisenbahnen des größten Theils des europäischen Kontinents. Auf einem Gebiete von rund 7 ½ Millionen Quadratkilometern mit 260 Millionen Einwohnern sind alle für den internationalen Verkehr wichtigen Bahnen in einer Ausdehnung von etwa 150 000 Kilometern zu einer Gemeinschaft verbunden, welche diese Linien in gewissem Sinne als einheitliches Netz erscheinen läßt und sie in ihrem wechselseitigen internationalen Verkehr den gleichen festen Rechtsnormen unterwirft.

Ein mit dem[4]) vorgeschriebenen internationalen Frachtbrief aufgegebenes Gut muß — unter gewissen in der Natur der Sache

---

[1]) Das Nähere s. oben, § 5. I.

[2]) und bis zur ausdrücklichen Dementirung im Entwurf der deutschen Kommissare, s. die Prot. der I. Konferenz S. 56, Anm. *.

[3]) Vergl. oben, § 5 Anm. 6.

[4]) in Art. 6

liegenden Voraussetzungen[5]) — von jeder zu dieser Gemeinschaft gehörigen Bahn zum Transport angenommen und durch diese und die folgenden Bahnen nach seiner innerhalb des Uebereinkommensgebietes liegenden Bestimmung, unter der Verantwortlichkeit sämmtlicher am Transport betheiligten Bahnen weiter befördert werden.[6]) Dieser direkte Transport ist in seiner Totalität und in allen Einzelheiten durch Vorschriften geordnet, welche durch die Willkühr der Parteien, namentlich durch reglementarische und tarifarische Bestimmungen der Bahnen nicht abgeändert werden dürfen.[7])

Das Recht des Internationalen Uebereinkommens hat naturgemäß zu seinem Hauptgegenstand den internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag. Seine Eingehung und sein Inhalt[8]), seine Ausführung und die aus ihm hervorgehenden gegenseitigen Rechte und Pflichten der Eisenbahn und des Publikums[9]), wie auch das Verhältniß der Bahnen unter einander[10]) sind auf das Eingehendste und Vollständigste geordnet.

Diese Regelung umfaßt nicht nur das materielle Recht, sondern auch das Prozeßrecht,[11]) namentlich auch die Vollstreckbarkeit der Urtheile.[12]) — Sie ist, soweit es irgend angängig erschien, durch positive einheitliche Bestimmungen erfolgt, welche zum größten Theil gemeinsamen Anschauungen der Einzelrechte entsprechen, hin und wieder aber auch ein Kompromiß unter den verschiedenen Rechtsanschauungen darstellen.[13]) Sofern aber dieser Art der Feststellung des Rechts unüberwindliche Hindernisse entgegenstanden, ist auf die Rechte der einzelnen vertragschließenden Staaten derart verwiesen, daß im gegebenen Falle kein Zweifel sein kann, welches derselben im internationalen Verkehr zur Anwendung zu kommen hat.[14])

Alle diese Vorschriften aber betreffen ausnahmslos nur den

[5]) gemäß Art. 5; dazu gehört namentlich auch die internationale Transportfähigkeit des Gutes: Art. 2. 3. Ausf.-Best. § 1.

[6]) Artt. 1. 5. 27.

[7]) Art. 4.

[8]) Artt. 8—14.

[9]) Artt. 15—46.

[10]) Artt. 47—54.

[11]) Art. 55, vergl. mit Art. 26—28. 50—53 und 56.

[12]) Art. 56.

[13]) Letzteres namentlich bezüglich der Höhe des Schadensersatzes. Vergl. oben, § 51.

[14]) Vergl. oben, § 2 a. E., namentlich aber das alphabetische Inhaltsver-

internationalen Güterverkehr der am Uebereinkommen theilnehmenden Bahnen. Das innere Recht ist nach wie vor der ausschließlichen Regelung durch den einzelnen Staat überlassen. Ebenso ist der Personenverkehr und die damit zusammenhängende Beförderung von Gegenständen, insbesondere von Reisegepäck, vom Rechte des Uebereinkommens ausgeschlossen.

In dieser Weise sind für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr ausreichende, klare und feste Rechtsnormen geschaffen. Man ist aber dabei nicht stehen geblieben, hat vielmehr auch organische Einrichtungen ins Leben gerufen, um den internationalen Verkehr zu fördern und die getroffenen Bestimmungen dessen Bedürfnissen entsprechend weiter zu gestalten. Solche Einrichtungen sind namentlich: das Centralamt für den internationalen Transport,[15]) welches dazu bestimmt ist, die Ausführung des internationalen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, — sowie die behufs der etwaigen Abänderungen und Verbesserungen des Vertragswerkes vorgesehenen weiteren Konferenzen.[16])

Mit Vorstehendem ist versucht worden, das Gesammtbild des Internationalen Uebereinkommens in seinen äußersten Umrissen zu skizziren und, unter Vermeidung jedes Eingehens in Einzelheiten, den Charakter des Ganzen zu kennzeichnen. Bei näherer Betrachtung mag ja das Bild immerhin gewisse Unebenheiten und Mängel, nach der Ansicht Mancher vielleicht auch Flecken und Schwächen zeigen. Indeß könnte leicht gerade das, was der Eine für einen Fehler hält, dem Andern als Vorzug erscheinen.[17]) Wie sich aber schon bei der Einzeldarstellung der Verfasser dieses Buchs der Beurtheilung eines Werkes, an dessen Zustandekommen er vielfach mitgewirkt hat, möglichst enthalten zu sollen glaubte, so ist auch eine Kritik des Ganzen nicht seines Amtes.

Unter Wahrung dieses Standpunktes möchte es immerhin dienlich sein, auf die Bedeutung des Vertragswerkes, wie sie jedem Unbefangenen einleuchten wird, zum Schlusse kurz hinzuweisen.

---

zeichniß, wo unter „Verweisung" ꝛc. ersichtlich gemacht ist, auf welches Recht in den verschiedenen Fällen Bezug genommen.

[15]) Artt. 57. 58 und Reglement für das C.-A.

[16]) Art. 59.

[17]) So namentlich die für nothwendig oder doch für zweckmäßig erachteten mehrfachen Verweisungen auf das innere Recht der einzelnen Staaten, s. Anm. 14. Vergl. auch meinen Aufsatz über „internationales Frachtrecht" in Röll's Encyclopädie IV. S. 1663.

§ 88.

III. Die Bedeutung des Vertragswerkes.

Der Abschluß des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist allgemein als ein hochwichtiges und erfreuliches Ereigniß begrüßt worden. Selbst solche, bei welchen ein einseitiger Interessen- oder Nationalitäts-Standpunkt, vorgefaßte Meinung oder eine angeborene Neigung zu kleinlicher Kritik die Freude an dem Geschaffenen nicht voll und ungetrübt aufkommen läßt, müssen mehr oder weniger widerstrebend die hohe Bedeutung des Werkes anerkennen. In der That bezeichnet dasselbe einen gewaltigen und epochemachenden Fortschritt auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs und des internationalen Rechts.

Es ist ja richtig, daß der Verkehr überhaupt und namentlich der internationale nicht durch Verträge und durch Verordnungen gemacht werden kann. Er muß sich aus dem Bedürfniß heraus entwickeln, und seine besten Normen sind die von ihm selbst geschaffenen. Aber wie der internationale Verkehr durch übermäßige Zollschranken, durch wirthschaftliches und politisches Zerwürfniß, durch Krieg und andere ungünstige Einwirkungen gehemmt und unterbunden wird, so kann er durch freundschaftliche Verständigung der betheiligten Völker und Regierungen ungemein gehoben werden. Eine mächtige Förderung liegt vor Allem in der Herstellung eines sicheren Rechtszustandes. Indem die den internationalen Eisenbahn-Gütertransport beherrschenden Grundsätze, wie sie sich im Wesentlichen aus dem eigenen Bedürfnisse des Verkehrs herausgebildet haben, festgestellt, geordnet und zu einem internationalen Gesetzbuch vereinigt wurden, ist dem Verkehr selbst eine solide Grundlage gegeben, auf welcher er sich ungehindert entwickeln kann. Wer sein Gut mit der Eisenbahn ins Ausland versenden will, hat fortan nicht erst nöthig, die Vorschriften der verschiedensten Tarife zu studiren, um zu wissen, von welchen Normen ein derartiger Transport beherrscht wird; er ist in Zukunft nicht mehr im Ungewissen, ob diese Vorschriften auch allenthalben als gültig anerkannt werden und ob sie nicht bei jedem Grenzpfahl wechseln; der Transport wird auf einen Frachtbrief und nach einem einheitlichen für Jeden gleichen Rechte ausgeführt.

Dieses Recht ist allerdings nicht dasselbe, wie das den inneren Verkehr beherrschende. Wie beide Arten des Verkehrs nach ihrem Wesen und nach ihren Bedürfnissen vielfach verschieden sind, erheischen

sie, soweit dies der Fall ist, auch verschiedene Vorschriften. Aber nichts hindert den einzelnen am Uebereinkommen theilnehmenden Staat, sein inneres Recht mit dem internationalen soweit zu konformiren, als es den Interessen seiner Angehörigen entspricht und mit den Bedürfnissen des Verkehrs selbst vereinbar ist. Dies ist denn auch vielfach bereits geschehen oder steht doch in nächster und sicherer Aussicht.[1]) Und so übt das Uebereinkommen, obschon grundsätzlich nur den internationalen Verkehr regelnd,[2]) eine mächtige Rückwirkung auch auf das Recht des inneren Verkehrs. Dieses Verfahren ist nicht etwa ein überflüssiger Umweg, sondern der einzige gangbare Weg, um zur Einheit der internationalen und der internen Gesetzgebung zu gelangen, soweit sie überhaupt eine innere Berechtigung hat.[3])

Es ist hier nicht der Ort, die hohe Bedeutung des Uebereinkommens auch für andere Gebiete des internationalen Rechts zu entwickeln, welchen dasselbe eventuell zum Vorbilde dienen kann, indem es diesem Recht überhaupt neue Gesichtspunkte eröffnet und neue Wege gewiesen hat. Auch würde es zu weit führen, wenn wir darlegen wollten, wie wesentlich sich die durch dieses Uebereinkommen geschaffene Einigung ihrem Zweck und Inhalt nach von andern Unionen über Welt-Verkehrsanstalten — Post, Telegraphie, technische Einheit im Eisenbahnwesen — sowie von denjenigen über den Schutz des geistigen Eigenthums und über sonstige dem gemeinsamen Wohle der Völker dienende Verabredungen unterscheidet.[4]) Indem sich unser Uebereinkommen diesen großen Fortschritten auf dem universellen Gebiete des friedlichen materiellen und geistigen Verkehrs anreiht, hat es dem internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr durch die Sicherung seiner Rechtsgrundlagen einen Dienst erwiesen, dessen hohe Bedeutung[5]) wohl erst die Zukunft voll zu würdigen vermag.

[1]) Vergl. oben, § 16 a. E.

[2]) Vergl. oben, § 5. III und § 12. I[a].

[3]) s. hierüber auch v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschrift N. F. XXIII S. 89 ff., ferner meinen Vortrag „ein Rundgang ꝛc.“ und meine Abhandlung in Röll's Encyclopädie IV. S. 1663.

[4]) In beiden Richtungen dürfen wir auf die ideenreichen Schriften von Meili über „internationale Verträge“ und über „die internationalen Unionen“ verweisen. Vergl. auch die interessanten Aufsätze von K. v. Stengel über „die Staatsverträge und das moderne Völkerrecht“ in Nr. 243, 248 und 249 der Münchener Allgemeinen Zeitung von 1892.

[5]) — um ein Wort unseres verehrten Hrn. Kollegen Rutz zu gebrauchen —

Anhang.

Deutscher und französischer Text

des

Vertragswerkes.

Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr.

CONVENTION INTERNATIONALE

SUR LE

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER.

Nebst einer Vorbemerkung.

Vorbemerkung.

Der nachstehende, vom Verfasser dieser Schrift sorgfältig durchgesehene Text entspricht*) genau dem am 14. Oktober 1890 zu Bern in deutscher und in französischer Sprache abgeschlossenen und am 30. September 1892 ratificirten Staatsvertrage und enthält alle einzelnen oben (§ 11) angegebenen Bestandtheile desselben.

Nur die dem Hauptvertrage beigefügte Liste ist blos in deutscher Sprache wiedergegeben, weil der französische Text derselben für die Zwecke des vorliegenden Werkes, welches im Allgemeinen die Vergleichung der Texte als eines der vorzüglichsten Hülfsmittel für das Verständniß des Uebereinkommens betrachtet, füglich entbehrt werden konnte. Wir dürfen in dieser Hinsicht auf die im gleichen Verlage — Berlin 1892 — erschienene Textausgabe verweisen. Im Uebrigen ist die Liste, deren Abänderung in den Artt. 1 und 58 ausdrücklich vorbehalten ist, nach den bis Ende Februar 1893 abgegebenen Erklärungen der Vertragsstaaten und den entsprechenden Mittheilungen des Centralamts ergänzt.

Um die Vergleichung beider Texte zu erleichtern, sind die einzelnen Absätze der Artikel und Paragraphen durch vorangestellte eingeklammerte Zahlen bezeichnet, welche im Original fehlen. In allem Uebrigen ist die Fassung des Staatsvertrages, dessen Originaltexte für die deutsche und für die französische Sprache gesondert — nicht synoptisch — redigirt und unterzeichnet sind, wortgetreu wiedergegeben.

*) abgesehen von der Verbesserung einiger zweifellosen Druckfehler in den Originaltexten.

Internationales Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, Seine Majestät der König der Belgier, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg 2c. 2c., Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen 2c. 2c. und Apostolischer König von Ungarn, zugleich in Vertretung des Fürstenthums Liechtenstein, Seine Majestät der Kaiser aller Reußen und der Schweizerische Bundesrath haben sich entschlossen, auf Grund des in ihrem Auftrage ausgearbeiteten und in dem Protokolle d. d. Bern, 17. Juli 1886 niedergelegten Entwurfes, ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abzuschließen und zu diesem Zwecke als ihre Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der deusche Kaiser, König von Preußen:
den Herrn Otto von Bülow, wirklicher Geheimer Rath und Kammerherr, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König der Belgier:
den Herrn Joseph Jooris, Kommandeur des Leopoldordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Der Präsident der Französischen Republik:
den Herrn Comte de Diesbach, Geschäftsträger der Französischen Republik bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, und
den Herrn George, Senator, Erster Rath am Rechnungshof, Mitglied des vorberathenden Eisenbahnkomite.

Seine Majestät der König von Italien:
den Herrn Baron August von Peiroleri, Großoffizier Ihrer Orden des heiligen Maurizius und Lazarus und des italienischen Kronenordens, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg rc. rc.:
Für die Niederlande:
den Herrn T. M. C. Asser, Ritter des niederländischen Löwenordens, Kommandeur der Eichenkrone, Rath im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Professor des Rechts an der Universität in Amsterdam, und
den Herrn Jongheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef der allgemeinen Angelegenheiten der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen.
Für Luxemburg:
den Herrn Dr. jur. Wilhelm Leibfried, Advokat in Luxemburg.
Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen rc. rc. und Apostolischer König von Ungarn:
den Freiherrn Alois von Seiller, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Seine Majestät der Kaiser aller Reußen:
den Herrn André de Hamburger, Allerhöchstihren Staatssekretär und außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, und
den Herrn Ingenieur Isnard, Hofrath, Abtheilungschef im Departement der Eisenbahnen.
Der Schweizerische Bundesrath:
den Herrn Emil Welti, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, und
den Herrn Gottfried Farner, administrativer Inspektor der Schweizerischen Eisenbahnen,
welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

(1) Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

(2) Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Art. 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5.

(1) Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(2) Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

(3) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

(4) Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 6.

(1) Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a. Ort und Tag der Ausstellung;
b. die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;
c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e. das Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f. die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h. das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);
k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

   In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

   Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benutzen:

   1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
   2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
   3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;

m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders er-

setzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes es gestatten.

(2) Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten.

(3) Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

(4) Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

(5) Jede Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Art. 7.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

(2) Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

(3) Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

(4) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzt wird.

Art. 8.

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist.

Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

(2) Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

(3) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

(6) Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konossements (Ladescheins).

Art. 9.

(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

(3) Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 10.

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

(2) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

(3) Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

(4) Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einem im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

(5) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die Zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11.

(1) Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

(3) Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

(2) Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

(3) Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungs-

fehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

Art. 13.

(1) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

(2) Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

(3) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

(4) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.

(1) Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

(2) Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

(3) Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Art. 15.

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

(2) Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

(3) Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind.

(4) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

(5) Die Eisenbahn darf die Ausführung der in Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

(6) Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

(7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Art. 16.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der

im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

(3) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 18.

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

(2) Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

(3) Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

(4) Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen nnd sonstiger Berechtigter.

Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses

Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23.

(1) Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

(2) Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

(3) Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

(4) Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

(5) In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 24.

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.

(2) Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach

den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 25.

(1) In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

(2) Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

(3) Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

(4) Außerdem steht Jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 26.

(1) Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

(2) Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 27.

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

(3) Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

(4) Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig

gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

(5) Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtbetrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30.

(1) Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch den inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

(2) Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 31.

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32.

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu den aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

(2) Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

(3) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

(4) Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hievon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

(2) In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

(3) Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduzirt.

Art. 38.

(1) Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

(2) Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

(1) Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^3/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

(2) Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

(3) Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^6/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^8/_{10}$ der Fracht.

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

(4) Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 44.

(1) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

(2) Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Beschädigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Absatz 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a. Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und

hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

(3) Es steht dem Empfänger frei die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

(4) Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

(5) Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

(1) Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 Nr. 1 in drei Jahren.

(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

(3) Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 47.

(1) Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Trans-

port betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

(2) Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48.

(1) Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

(2) Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51.

(1) Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

(2) Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 53.

(1) Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

(2) Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 54.

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

Art. 56.

(1) Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zuläßig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

(2) Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 57.

(1) Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegen zu nehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen,

sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;

5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

(2) Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58.

(1) Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegen zu nehmen.

(2) Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einen Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

(3) Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

(4) Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 59.

(1) Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

(2) Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60.

(1) Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksam-

keit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

(2) Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden.*)

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Liste der Eisenbahnstrecken,

auf welche

das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Große belgische Centralbahn.
4. Lüttich—Maestricht.
5. Gent—Terneuzen.
6. Mecheln—Terneuzen.
7. Westflandrische Eisenbahn.
8. Eisenbahn von Chimay.
9. Gent—Eecloo—Brügge.
10. Termonde—St. Nikolas.
11. Hasselt—Mäseyck.
12. Antwerpen—Gent (Waes).

---

*) Die Ratifikationsurkunden sind am 30. September 1892 zu Bern ausgetauscht worden. Anm. des Herausgebers.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Niederländischer Verwaltungen.

13. Die von der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle Grande.

II. Deutscher Verwaltungen.

14. Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

15. bei Comines bis Comines.
16. bei Halluin bis Menin.

IV. Luxemburgischer Verwaltungen.

Die von der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze:

17. bei Pétange bis Athus.
18. bei Clémency bis Autel-Bas.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 105, 106.
Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13.
Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Königlich Preußische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Preußischen Privat-Eisenbahnen, mit Ausschluß:
   a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.
4. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen, mit Ausschluß:
   a[1]) der von ihnen betriebenen Augsburger Lokalbahn.
5. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Sächsischen Privat-Eisenbahnen, mit Ausschluß der Linien:
   b) Döbeln—Mügeln—Oschatz.
   c) Grünstädtel—Oberrittersgrün.
   d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf.

e. Klotzsche—Königsbrück.
f. Mosel—Ortmannsdorf.
g. Mügeln bei Oschatz—Nerchau-Trebsen.
h. Mügeln bei Pirna—Geising.
i. Potschappel—Wilsdruff.
k. Radebeul—Radeburg.
l. Schönfeld—Geyer.
m. Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum.
n. Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf.
o. Zittau—Markersdorf.
p. Zittau—Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf—Jonsdorf.

6. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.
7. Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privat-Eisenbahnen.
8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst der Linie Eberstadt—Pfungstadt.
9. Großherzoglich Oberhessische Eisenbahnen.
10. Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn mit Ausschluß:
    q. der Doberan—Heiligendammer Eisenbahn.
11. Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluß:
    r. der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm—Colberger Eisenbahn.
13. Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Arnstadt—Ichtershausener Eisenbahn.
14a. Boizenburger Stadt- und Hafenbahn.*)
15. Braunschweigische Landeseisenbahn.
15a. Bregthalbahn (Donaueschingen—Furtwangen).*)
16. Breslau—Warschauer Eisenbahn.
17. Broelthal-Eisenbahn (Hennef-Waldbroel).
18. Crefelder Eisenbahn.
19. Cronberger Eisenbahn.
20. Dahme—Uckroer Eisenbahn.
20a. Deggendorf—Mettener Eisenbahn.*)
21. Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn.
22. Eckernförde—Kappelner Schmalspurbahn.
23. Eisenberg—Crossener Eisenbahn.
24. Eisern—Siegener Eisenbahn.
25. Ermsthalbahn (Metzingen—Urach).
26. Eutin—Lübecker Eisenbahn.
27. Flensburg—Kappelner Eisenbahn.
28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main).
29. Fürth—Zirndorf—Cadolzburger Eisenbahn.
30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn.

*) Mit Wirkung vom 1. Februar 1893 ab.

31. Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn.
32. Gotteszell—Viechtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell-Teisnach).
33. Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn.
34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
35. Hohenebra—Ebelebener Eisenbahn.
36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya—Eystrup).
37. Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn.
38. Kerkerbachbahn.
39. Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn.
40. Kirchheimer Eisenbahn.
41. Königsberg—Cranzer Eisenbahn.
42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
43. Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn.
44. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth).
44a. Mannheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheimer Eisenbahn.*)
45. Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn.
46. Mecklenburgische Südbahn (Parchim—Neubrandenburg).
46a. München—Wolfratshausener Eisenbahn.*)
47. Murnau—Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn.
48. Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn.
49. Neuhaldensleber Eisenbahn.
50. Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn.
51. Neustrelitz—Wesenburg—Mirower Eisenbahn.
52. Oberdorf—Füssener Eisenbahn.
53. Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn.
54. Osthofen—Westhofener Eisenbahn.
55. Ostpreußische Südbahn, einschließlich der Fischhausen—Palmnickener Eisenbahn.
56. Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn.
57. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
58. Peine—Ilseder Eisenbahn.
59. Pfälzische Eisenbahnen.
60. Priegnitzer Eisenbahn (Perleberg—Wittstock).
61. Reinheim—Reichelsheimer Eisenbahn.
62. Rhene—Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
62a. Ronsdorf—Müngstener Eisenbahn.**)
63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutha—Ruhla).
64. Saal-Eisenbahn.
65. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
66. Schleswig—Angeler Eisenbahn (Schleswig—Süderbrarup).
67. Sonthofen—Oberstdorfer Eisenbahn.
68. Sprendlingen—Wöllsteiner Eisenbahn.
69. Stargard—Küstriner Eisenbahn, einschließlich der Glasow—Berlinchener Eisenbahn.

*) Mit Wirkung vom 1. Februar 1893 ab.
**) Mit Wirkung vom 7. März 1893 ab.

70. Stendal—Tangermünder Eisenbahn.
71. Warstein—Lippstadter Eisenbahn.
72. Weimar-Geraer Eisenbahn.
73. Wermelskirchen—Burger Eisenbahn.
74. Werra-Eisenbahn.
75. Wittenberge—Perleberger Eisenbahn.
76. Worms—Offsteiner Eisenbahn.
77. Zell—Todtnauer Eisenbahn.
78. Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

79. Die von der Großen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.
80. Die von der Brest-Grajewo'er Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
83. Die von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichstadtl bis Mittelwalde.
85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

86. bei Liebau bis Liebau.
87. bei Seidenberg bis Seidenberg.
88. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtěhrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.
90. bei Klingenthal bis Klingenthal.
91. Die von der Böhmischen Westbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.
93. bei Passau bis Passau.
94. bei Braunau bis Simbach.
95. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:

96. bei Konstanz bis Konstanz.
97. bei Rielasingen bis Singen.
98. bei Waldshut bis Waldshut.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gehörigen von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:

99. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.
101. bei Chambrey bis Chambrey.
102. bei Novéant bis Novéant.
103. bei Amanweiler bis Amanweiler.
104. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

105. bei Aachen bis Aachen.
106. bei Dalheim bis Dalheim.

VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.
108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene und von der Niederländischen Staatsbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Cranenburg bis Cleve.
109. Die von der Niederländischen Staatsbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.
110. Die von der Niederländischen Staatsbahn betriebene und von der Holländischen Eisenbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gronau bis Gronau.
111. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene und von der Niederländischen Staatsbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:

Belgien, Ziffer 14.
Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxemburg, Ziffer 2, 3.
Niederlande, Ziffer 7, 8. 9, 10, 11, 12, 13.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44.
Rußland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschließlich der Lokalbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschließlich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschließlich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Treignes bis Vireux.
10. bei Doische bis Givet.
11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.
13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

14. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
15. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt.
16. bei Chambrey bis Moncel.
17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
18. bei Amanweiler bis Batilly.
19. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei Delle bis Delle.
21. bei Vallorbes bis Pontarlier.
22. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der Italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 15, 16.
Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Italien, Ziffer 4.
Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämmtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebene Linien.
2. Sämmtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebene Linien.
3. Sämmtliche von der Gesellschaft des sizilianischen Netzes betriebene Linien.

B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

4. Die von der Französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

6. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Frankreich, Ziffer 23.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24.
Schweiz, Ziffer 24.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz-Heinrich-Bahn, mit Einschluß der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebenen sämmtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.
3. Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulfingen bis Ulfingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 17, 18.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.
2. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Niederländische Zentral-Eisenbahn-Gesellschaft.
4. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

7. Die von den Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze.

8. bei Borken bis Winterswyk.
9. bei Bocholt bis Winterswyk.
10. bei Elten bis Zevenaar.
11. bei Straelen bis Venloo.
12. bei Kaldenkirchen bis Venloo.
13. bei Dahlheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Hamont bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Dahlheim.

15. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Aachen.
16. Die von der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Visé bis Maestricht.
17. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg.
18. Die von der Mecheln—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
19. Die von der Gent—Terneuzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 13.
Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschließlich Liechtenstein).

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.

1. K. K. General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit Einschluß der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahn-Gesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, dagegen mit Ausschluß der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:
   a) Spalato—Siveric—Knin.
   b) Perkovic—Slivno—Sebenico.
   Dann der Kolomeaer Lokalbahnen:
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung.
   d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce—Kniażdwór.
2. Außig-Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Kommerzialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Böhmische Westbahn.
6. Bozen-Meraner Eisenbahn.
7. Buschtěhrader Eisenbahn.
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn, mit Einschluß der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska bis zur österreichisch-russischen Grenze ebendaselbst; jedoch mit Ausschluß der Flügelbahn:
   e) Podleze—Niepolomice.

9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
10. Kaschau—Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke).
11. Kremsthalbahn.
12. Mährisch-Schlesische Zentralbahn.
13. Neutitscheiner Lokalbahn.
14. Oesterreichische Nordwestbahn.
15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien).
16. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien), mit Ausschluß der schmalspurigen Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl nächst Wien mit elektrischem Betriebe).
17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
18. Stauding-Stramberger Lokalbahn.
19. Die von den K. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne bis an die ungarische Grenze der K. K. Staatsbahn Stryj — ungarische Grenze bei Beskid.
20. Eisenbahn Wien—Aspang.
21. Wiener Verbindungsbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons.
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
24. bei Peri bis Ala.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich Bayrischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

25. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
26. bei Salzburg bis Salzburg.
27. bei Waldsassen bis Eger.
28. bei Schirnding bis Eger.
29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

30. bei Brambach bis Eger.
31. bei Bärenstein bis Weipert.
32. bei Moldau bis Moldau.
33. bei Schöna bis Bodenbach.
34. bei Schöna bis Tetschen.
35. bei Neusalz-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim.
36. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach.

37. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf.
38. bei Groß-Schönau bis Warnsdorf.
39. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

40. bei Neusorge bis Halbstadt.
41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
42. bei Oderberg bis Oderberg.
43. bei Goczalkowitz bis Dziedit.
44. bei Neuberun bis Oswieçim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der russischen Südwest-Bahnen in der Richtung aus Rußland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:

45. bei Radziwilow bis Brody.
46. bei Wolocysk bis Podowolcyska.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 82 bis und mit 95.
Italien, Ziffer 6.
Rußland, Ziffer 53, 54, 55.
Schweiz, Ziffer 12, 13.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme der Linien:
Garam-Berzencze—Selmeczbánya.
Sorokſár—Szt.-Lörincz.
Taraczköcz—Tereſel.
dagegen mit Einschluß folgender von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien:
a. von der rumänischen Grenze bis Prédeal.
b. von der Grenze bei Zimony bis Belgrad.
c. von Brod bis Bosna-Brod.
d. der Eisenbahn Arad—Temesvár.
e. der Lokalbahn Békés-Fölvár—Békés.
f. der Lokalbahn Debreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály.
g. der Lokalbahn Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh.
h. der Lokalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt.-Márton.
i. der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton—Szentes.
j. der Lokalbahn Ujszász—Jász-Apáti.
k. der Lokalbahn Mezö-Tur—Turkeve.
l. der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya—Zágráb).

m. der Lokalbahn Vinkovce—Brcka.
n. der Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen.
o. der Lokalbahn von Mátra.
p. der Lokalbahn Bánréve—Ozd.
q. der Lokalbahnen von Bihar.
r. der Lokalbahn Héjasfalva—Székelyudvarhely.
s. der Lokalbahn Maros-Ludas—Beszterce.
t. der Lokalbahn Ruma—Vrdnik.
u. der Lokalbahn Szombathely—Pinkafö.
v. der Lokalbahn Bóba—Sümegh.
w. der Lokalbahn Marmaros-Sziget—Sziget.
x. der Lokalbahn Szatmár—Nagybánya.
y. der Lokalbahn Szilagyság.
z. der Lokalbahn Nyiregyháza—Mátészalka.
aa. der Lokalbahn Rétszihus—Szegzárd.
bb. der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse.
cc. der Lokalbahn Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma.
dd. der Lokalbahnen in Bács-Brodrogh.
ee. der Pécs—Barcser-Eisenbahn.
ff. der Mohács-Pécser-Eisenbahn.

2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der von dieser betriebenen
   a. Lokalbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und der
   b. Lokalbahnen von Torontál.
3. K. K. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluß der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen:
   a. Köszegh—Szombathely.
   b. Barcs—Pakrácz.
4. K. K. Kaschau—Oderbergerbahn (Ungarische Linien), einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalu—Gölniczbánya der Lokalbahn im Gölniczthal, aber ausschließlich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie.
5. Györ—Sopron—Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft, einschließlich der von dieser betriebenen Strecke Lujta-Ujfalu—Ebenfurt der Wien—Pottendorf—Wienerneustädter Linie der K. K. Südbahn-Gesellschaft.
6. Lokalbahn von Arad und Csanád.
7. Lokalbahn im Szamosthal.
8. Lokalbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György.
9. Lokalbahn im Poprádthal.

III. Okkupationsgebiet.

1. Kaiserliche uud Königliche Militär-Eisenbahn Banjaluka—Doberlin.*)
2. Kaiserliche und Königliche Bosna-Bahn.*)

*) Mit Wirkung vom 1. Februar 1893 ab.

Rußland.

A. Von russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nicolaibahn.
2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nicolaibahn).
3. Rybinsk—Bologoe Eisenbahn.
4. Ostachkovo—Rjew Eisenbahn.
5. St. Petersburg—Warschauer Eisenbahn.
6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion).
7. Riga—Tuckum Eisenbahn.
8. Moskau—Nijninowgorod Eisenbahn.
9. Schuja—Ivanowo Eisenbahn.
10. Moskau—Jaroslawl Eisenbahn.
11. Moskau—Brester Eisenbahn.
12. Moskau—Kursk Eisenbahn.
13. Moskau—Riasan Eisenbahn.
14. Riasan—Koslow Eisenbahn.
15. Riashsk—Wjasma Eisenbahn.
16. Riashsk—Morschansk Eisenbahn.
17. Tambow—Koslow Eisenbahn.
18. Tambow—Saratow Eisenbahn.
19. Grjasy—Zarizyn Eisenbahn.
20. Koslow—Woronesh—Rostower Eisenbahn.
21. Catherine Eisenbahn.
22. Orel—Grjasy Eisenbahn.
23. Livny Eisenbahn (schmalspurig).
24. Orel—Witebsker Eisenbahn.
25. Dünaburg—Witebsker Eisenbahn.
26. Riga—Dünaburger Eisenbahn.
27. Mitauer Eisenbahn.
28. Libau—Romny Eisenbahn.
29. Warschau—Terespoler Eisenbahn.
30. Warschau—Bromberger Eisenbahn.
31. Warschau—Wiener Eisenbahn.
32. Lodsin Eisenbahn.
33. Kursk—Kiew Eisenbahn.
34. Süd-Westbahnen.
35. Kharkow—Nicolajew Eisenbahn.
36. Kursk—Kharkow—Asower Eisenbahn.
37. Losowo—Sebastopoler Eisenbahn.
38. Weichselbahn.
39. Ivangorod—Dombrowo Eisenbahn.
40. Morschansk—Sysraner Eisenbahn.
41. Wladikaukaser Eisenbahn.
42. Fastower Eisenbahn.

43. Orenburger Eisenbahn.
44. Samara—Ufa Eisenbahn.
45. Muromer Eisenbahn.
46. Polaßjesche Eisenbahnen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königlich Preußischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

47. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo.
49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oder-Ufer Eisenbahn).
50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn).
51. Die von der Ostpreußischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
52. Die von der Marienburg — Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szszakowa bis Granica.

Die von der Galizischen Carl Ludwigs-Bahn in der Richtung nach Rußland betriebenen Strecken von der österreich-russischen Grenze:

54. bei Brody bis Radziwilow.
55. bei Podwoloczyska bis Wolocysk.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 79, 80, 81.
Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Zentralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn.
4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal—Huttwilbahn.
9. Tößthalbahn.
10. Aargauisch-luzernische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.
12. Rorschach-Heidenbahn.*)
13. Sihlthalbahn.*)

*) Mit Wirkung vom 1. Februar 1893 ab.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

12. bei Buchs bis Buchs.
13. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

14. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
15. bei Stetten bis Basel.
16. bei Leopoldshöhe bis Basel.
17. bei Grenzach bis Basel.
18. Die von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom badischen Bahnhof bis zum Centralbahnhof in Basel.
19. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

20. bei St. Gingolph bis Bouveret.
21. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
22. bei La Plaine bis Genf-Cornavin.
23. bei Col-des-Roches bis Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

24. Die von den Italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 96, 97, 98.
Frankreich, Ziffer 20, 21, 22.
Italien, Ziffer 5.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Reglement

betreffend die

Errichtung eines Central-Amtes.

Art. I.

(1) Der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

(2) Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

(3) Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. II.

(1) Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

(2) Das Verzeichniß der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

(3) Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Art. III.

(1) Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

(2) Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

(3) Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

(4) Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

(5) Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

(6) Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

(7) Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Reglement unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Ausführungs-Bestimmungen

zum Uebereinkommen

über den

internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

§ 1.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)

(1) Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

(2) Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

(3) Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 2.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)

(1) Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen.

(2) Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

(3) Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

(4) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

(5) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

(6) Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

(7) Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 3.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

(1) Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I bis XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

(2) In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

(3) Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 4.

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 6.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

(1) Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 1 Tag;

b. für Frachtgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . 2 Tage;

(2) Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

(3) Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

(4) Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

(5) Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

(6) Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

(7) Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch

welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

(8) Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

(9) Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

(10) Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

(11) Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

§ 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens).

Zu der im Art. 15, Absatz 6, vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 8.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens).

(1) Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süßholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte.

(2) Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

§ 9.

(Zu Art. 38 des Uebereinkommens).

(1) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung dekla-

rirt wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

(2) Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

(3) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

§ 10.

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens).

(1) Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a. die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b. die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a. die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b. der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c. die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

(2) Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

(3) Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

(4) Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungs-Bestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Ausführungs-Bestimmungen unterzeichnet.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Anlage 1.

Vorschriften

über

bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

(1) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

(2) Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" ꝛc. tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme ꝛc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier

verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten, größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

(1) Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen nnd müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII.

(1) Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen, selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt und, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX.

(1) Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

   oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

   oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI.

(1) Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther ꝛc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.
   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsalz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

(2) Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

   oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.
   Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

(2) Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3 Anwendung.

XIX.

(1) Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. IX) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, Absatz 1 maßgebend.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduzirt) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe giebt;

(2) die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen ꝛc);

(3) ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol ꝛc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

      aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

      bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material bestehen, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden

sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5 ° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

   aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas ge-

tränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den, an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothen Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin 2c.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
   oder

b. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
   aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.

XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße,

in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

(8) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) 2c. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder

a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

oder

c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1 und unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte, (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX.

(1) Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehten Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- und Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

(3) Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

(1) Die hochbeschwerten Korbonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappeseiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

(2) Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres an-

genommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

(1) Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt,

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Absender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zur Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommmen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Absendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen

(vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne &c., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weitern Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter Nr. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Körper einerseits, und die unter Nr. XV (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) anderseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dichtverschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften).

Anlage 2.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

№ ....
Eigenth
№ ....
Eigenth
№ ....
Eigenth ...men über den
...Verkehre ent-
Der
Frach
karte...en, ob sie auf den

Versandtbahn
Empfangsbahn
Empfangsstation

Zeic...
un...
Num...

...be der anzuwendenden Tarife
und
Routenvorschrift

Betrag

den .... 18 .....

Unterschrift und Adresse des Absenders

18 ...
...ders

Note

...für Interessed...

...für Interessed

...für Interessed

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der ....

Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach

....

von mir (uns) angenommen, nämlich ....

....

....

....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt
———————————————————*)
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

...................., den ....ten .... 18.....

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen. Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

................................, den .... 18....

Die Güter=Expedition der .... Eisenbahn zu .... ersuche(n) $\frac{\text{ich}}{\text{wir}}$, die mittelst Frachtbrief d. d. .... den .... 18 ..

zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. Kilogramm.

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an .... in ....
   Station .... der ....
   .... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Protokoll.

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des andern Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Zentralamtes, sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben soll wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein

integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Unterschriften.)

Convention Internationale

sur le

Transport de Marchandises par Chemins de fer.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes le Russies et le Conseil Fédéral de la Confédération Suisse, ont résolu de conclure une convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 Juillet 1886, et ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Le Sieur Otto von Bülow, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté,
Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Le Sieur Baron Alois von Seiller, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le roi des Belges:

Le Sieur Joseph Jooris, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Le Président de la République Française:

Le Sieur Comte de Diesbach, Chargé d'Affaires de la République française près la Confédération Suisse, et

Le Sieur George, Sénateur, Conseiller-maître à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Le Sieur Auguste des Barons Peiroleri, Grand Officier de ses Ordres des St-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc.:

Pour les Pays-Bas:

Le Sieur T. M. C. Asser, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne, etc., Conseiller au Ministère des Affaires étrangères, Professeur de Droit à l'Université d'Amsterdam, et

Le Sieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef des Affaires générales de la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Pour le Luxembourg:

Le Sieur Guillaume Leibfried, Docteur en droit, Avocat au Barreau de Luxembourg.

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Le Sieur André de Hamburger, Son Secrétaire d'Etat et Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse, et

Le Sieur Isnard, Ingénieur, Conseiller de Cour, Chef de division au Ministère des chemins de fer.

Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse:

Le Sieur Emile Welti, Chef du Département des Postes et Chemins de fer, et

Le Sieur Gottfried Farner, Inspecteur administratif des chemins de fer Suisses.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article Premier.

(1) La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

(2) Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1⁰ Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2⁰ Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3⁰ Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3.

Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4.

En ce qui concerne des transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

(1) Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

(2) Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

(3) Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

(4) Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6.

(1) Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes:

1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

(2) Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

(3) Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou

d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

(4) Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contract de transport.

(5) L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7.

(1) L'expéditeur est reponsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

(2) Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

(3) Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

(4) Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8.

(1) Le contrat du transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

(2) L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

(3) Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

(4) Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre de colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

(5) Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

(6) Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9.

(1) Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

(2) Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

(3) L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

(1) L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au desti-

nataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de poliee. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

(2) Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

(3) Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

(4) Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

(5) Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11.

(1) Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

(2) Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accesoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

(1) Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

(2) Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, son sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment le frais de transport.

(3) Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

(4) En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation de frais de transport et de frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13.

(1) L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

(2) L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

(3) Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expediteur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

(4) Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14.

(1) Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

(2) Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à delais allongés dans le trafic international.

(3) Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

(1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

(2) Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aus ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

(3) Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

(4) Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

(5) Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

(6) Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

(7) Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

(8) Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16.

(1) Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

(2) Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

(3) La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

(1) Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

(2) L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

(3) Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

(4) Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19.

La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

(1) Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

(2) Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinaire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

(3) La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

(4) Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a

d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

(5) Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24.

(1) Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expedition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

(2) Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

(1) Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

(2) Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

(3) La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays ou elle a lieu.

(4) En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

(1) Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

(2) Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27.

(1) Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

(2) Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

(3) L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les sus-dites administrations.

(4) L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

(5) Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

(1) Le chemin de fer est responsable, sauf les dipositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

(2) Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. La transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31.

(1) Le chemin de fer n'est pas responsable:

1⁰ de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,
en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

2⁰ de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,
en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;

3⁰ de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescription des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,
en tant que l'avarie sera resultée du danger; inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4⁰ de l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avriées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5⁰ de l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6⁰ de l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

(2) Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une de causes susmentionnées, il y aura pré-

somption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

(1) En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

(2) Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

(3) Cette restriction de responsabilité ne peus pas toutefois, être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

(4) En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et

que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

(1) L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

(2) Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qui'l a reçue.

(3) Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

(1) S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 44 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

(2) Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

(1) En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^1/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^3/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de tansport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^5/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

(2) Si la dite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

(3) S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^6/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^8/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard ou supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

(4) Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ce intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

(1) Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

(2) Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1⁰ Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2⁰ En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3⁰ En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acception de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4⁰ En cas de réclamation pour dommages non apparents exterieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

(3) Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté con-

formément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

(4) Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

(5) Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

(1) Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n⁰ 1.

(2) En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

(3) L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47.

(1) Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1⁰ Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2⁰ Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce un telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3⁰ S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de

ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

(2) Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnitée, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

(1) Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

(2) A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quento, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûmont signifiée aux chemins de fer à actionner per voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

(1) Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

(2) Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Il ne nera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

(1) Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

(2) Lorsque l'action devra être intentée contre plusiers chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les jugos reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

(1) Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

(2) La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens *(caution judicatum solvi)* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

(1) Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2⁰ De recueillir, coordonner et publier les renseignement de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3⁰ De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4⁰ D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5⁰ Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

(2) Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58.

(1) L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

(2) L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

(3) La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

(4) La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

(1) Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin, d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

(2) Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats interessés.

Art. 60.

(1) La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigneur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai, devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

(2) La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.*)

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne le quatorze Octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Liste des lignes de chemins de fer

auxquelles s'applique

la convention internationale en matière de transport de marchandises.

Siehe die Vorbemerkung S. 490.

---

*) L'échange des actes de ratification a eu lieu à Berne, le 30 septembre 1892. Note de l'éditeur.

Règlement
relatif
à l'Institution d'un Office Central.

Art. I.

(1) Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

(2) Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

(3) Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service de transports internationaux.

Art. II.

(1) L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Le exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service ssront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

(2) La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

(3) Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. III.

(1) Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement de comptes résultant des transports internationaux.

(2) Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

(3) Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

(4) Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision du fond par le juge compétent.

(5) Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

(6) Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

(7) Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé ce Règlement.

Fait à Berne le quatorze Octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Dispositions Réglementaires
pour
l'Exécution de la Convention Internationale
sur le
Transport de Marchandises par Chemins de fer.

---

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

(1) Sont exclus du transport:

1⁰ Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2⁰ Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3⁰ Transports funèbres.

4⁰ La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmis les objets admis au transport sous certaines conditions.

(2) Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

(3) Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention.)

(1) Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Con-

vention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

(2) La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

(3) Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

(4) Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

(5) Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

(6) Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

(7) Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

(1) L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

(2) Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

(3) Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5.

(Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

(1) Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:
   1⁰ Délai d'expedition . . . . 1 jour.
   2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:
   1⁰ Délai d'expédition . . . . 2 jours.
   2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kolomètres . . . . 2 jours.

(2) Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quelque soit le nombre des réseaux différents parcourus.

(3) Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1⁰ Les jours de foire.
2⁰ Les époques de trafic extraordinaire.
3⁰ Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.
4⁰ Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

(4) Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

(5) Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée

au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

(6) Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

(7) Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

(8) Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

(9) De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

(10) Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

(11) Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6 l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

(1) Une tolérance de 2% du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après;

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,

peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

(2) Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

(1) La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

(2) Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

(3) La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.

(Art. 48 de la Convention.)

(1) A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a. Le délai de l'expédition, en deux parties égales.
   b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre trois chemins de fer ou plus:
   a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

(2) Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

(3) L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

(4) Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé.

Fait à Berne le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 1.

Prescriptions
relatives
aux Objets admis au transport sous certaines conditions.

I.

(1) Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

(2) Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de „capsules“ ou „pastilles fulminantes“, etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans les récipients de forte tôle ou de bois très-solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une

quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le N° III.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

(1) Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de „phosphore jaune (blanc) ordinaire" et celle de „haut".

(2) Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en ferblanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication „phosphore rouge".

VII.

(1) Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

(2) La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise

au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessication.

IX.

(1) L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodium) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1⁰ Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2⁰ Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objects, voir N⁰ XXXV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1⁰ en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2⁰ en vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3⁰ en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

XI.

(1) L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construits à cet

effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N⁰ IX pour l'éther sulfurique.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1⁰ Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2⁰ Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N⁰ XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3⁰ Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

(1) La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N⁰ XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le N⁰ XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transportée que

1⁰ dans des boîtes de ferblanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2⁰ dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée, et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N⁰ XV, 2 et 3 sont applicables.

XIX.

(1) Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir N⁰ IX) et de l'essence de pétrole (voir N⁰ XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N⁰ XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportées en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du N⁰ XV, 1, alinéa 1.

(2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets voir N⁰ XXXV.

XX.

(1) Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5⁰ du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21⁰ du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer;

(2) les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc.);

(3) les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1⁰ Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

c. dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réuuis en un colis, ils doivant être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;

bb. Quand le vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'ansés, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2⁰ Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3⁰ Le transport n'a lieu que sur de wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4⁰ Les dispositions du N⁰ 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro on un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du

présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N⁰ XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5⁰ du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1⁰ Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
 a. dans des tonneaux particuliérement bons et solides, ou
 b. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou
 c. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois, en observant les prescriptions cidessous indiquées:
  aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.
  bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux selides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne droit pas dépasser 40 kilogrammes.

2⁰ Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux de intérêts de l'expéditeur.

3⁰ Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4⁰ Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre en doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7⁰ Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8⁰ Chaque colis isolé, ainsi que les couveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot „inflammable" imprimé sur fond rouge les mots „à porter à la main". Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à manoeuvrer avec précaution".

9⁰ Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5⁰ Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N⁰ XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

(1) L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5⁰ Celsius.

(2) Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1⁰ Ces objets ne peuvent être transportés que

a. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

b. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois, en observant les prescriptions cidessous indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballes isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile

ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2⁰ Les vases qui se déterioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3⁰ Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4⁰ Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7⁰ Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8⁰ Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot „inflammable", imprimé sur fond rouge, les mots „à porter à la main". Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: „à ranger avec précaution".

XXIII.

(1) Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

(2) Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

(3) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1⁰ si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: „arsenic (poison)“, et

2⁰ si l'emballage est fait de la manière suivante:
soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,
ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,
ou

c. en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels â base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomp, céruse et autres couleurs à base de plomp; poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases

garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXIX.

(1) Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

(2) S'il est fraîchement éteint, on emploira pour l'emballage. soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées, ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints soint soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

(3) Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la terre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteient et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

(1) Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caissés; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

(2) Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise

sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aus mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

(1) La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3.)

(2) La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

(3) La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes:

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.
2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.
3° Les tendons frais, les colles matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au N° 2, même pour les chargements par wagon complet.
4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.
5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.
6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou destinataire.

XXXIII.

Les soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir N⁰ XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de boi, les copeaus de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont couplètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les Nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiées sous le N⁰ XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), dautre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Fait à Berne, le quatorze octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer ....
.... à ....
.... a, sur ma (notre) demande, accepté au transport par chemin de fer en destination de ....
.... les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour .... savoir:

....

....

....

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage

————————————————— *)

avec un emballage défectueux, notamment:

....

....

....

....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture.

.... le .... 18 ....

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou „sans emballage" ou „avec un emballage défectueux, notamment".
Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Annexe 2.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

N°
Pr
N°
Pr
N°
Pr ...le sur le transport de
...ons de chemins de fer,

N°
Pos ... ou de l'Italie, si la marchandise

Tarifs et itinéraires réclamés

en toutes lettres

Montant

...eurs
...nts

... de port payé
...xpéditeur

..., le ... 18...

Signature et adresse de l'expéditeur

Annexe 4.

Disposition ultérieure.

.... le .... 18 ....

La gare de .... du chemin de fer de .... est priée de ne pas livrer au destinataire M .... à .... désigné dans la lettre de voiture du .... 18.......... l'expédition ci-après spécifiée:

Marques et Numéro	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogr.

mais de

1⁰ la faire retourner à mon adresse;

2⁰ l'envoyer à M ....

à .... station du chemin de fer

de ....

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à *la gare de destination primitive*, soit à *une gare intermédiaire.*

Fait à Berne le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1⁰ Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépentant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2⁰ Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent pendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3⁰ Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4⁰ Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Disposition réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le trans-

port des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Signatures.)

Berichtigungen und Nachträge.

S. 11 ist am Schlusse des ersten Absatzes beizufügen:
„Nach diesen neuen Ordnungen (im Eingang) bedürfen dieselben ergänzende oder abändernde Vorschriften der Eisenbahnen, selbst wenn sie dem Publikum günstiger sind, stets der Zustimmung der Aufsichtsbehörden".

S. 21 Zeile 17 v. U. ist statt „Transportverträge" zu setzen: „Eisenbahnverträge".

S. 21 Zeile 19 v. U., ferner S. 26 Zeile 6 v. U., S. 204 Anm. 13, S. 226 Anm. 3, S. 332 Anm. 17, S. 282 Anm. 1 und S. 316 Anm. 2 a. E. ist statt „del industria" zu setzen: „dell' industria".

S. 33 Anm. 2 a. E. ist statt „internat. Verträge" zu setzen: „internat. Eisenbahnverträge".

S. 75 Zeile 4 v. U. ist statt „von besonders hohem Werthe" zu setzen: „von einem im Verhältniß zu ihrem Umfang besonders hohen Werthe — „objets précieux", wozu namentlich auch Waaren aus Edelmetallen, echte Spitzen u. dgl. gehören —"

S. 106 Zeile 14 v. O. ist statt „Art. 2" zu setzen: „Abs. 2".

S. 270 ist der Anm. 12 beizufügen: „Wegen Beschränkung der Empfangsbescheinigung auf das wirklich Erhaltene s. unten, § 62. IV."

S. 319 Zeile 11 v. O. ist statt „Wiederklage" zu setzen: „Widerklage".

S. 392 ist am Schlusse des § 61 nach „verstehen" beizufügen: „Nur wenn eine solche nicht erfolgt sein sollte, würde der Tag der Klagerhebung maßgebend sein."

S. 405 Zeile 14 v. O. ist statt „oder insolange" zu setzen: „oder — insolange".

S. 453 ist in der Überschrift statt „(zu § 77—83)" zu setzen: „(zu Art. 57—59)."

S. 589 Zeile 15 v. O. ist statt „particuliérement" zu setzen: „particulièrement".

Sach-Register.

Die arabischen Zahlen bezeichnen die Seiten des Werks, die römischen die Nummern der Anlage 1 des Anhangs, betr. bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände.

C.

T.

U.

V.

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei, Berlin W.

